

DOVOLENÁ NA LODI

Špicberky

V kraji ledu
a medvědů



Poprvé
na loď s dětmi

Mezi ostrovy
Malých Antil

Severní Jadran,
neprávem opomíjený



EXCLUSIVE YACHTS

Cap Camarat 6.5 WA



pronajměte si člun Jeanneau Cap Camarat 6,5WA!



paluba



profil



Základní parametry:

Jeanneau Cap Camarat 6.5 WA

Délka lodě: 6,59 m | Šířka lodě: 2,48 m | Ponor: 0,66 m

Váha plavidla: 1400 kg | Počet osob na palubě: 7 do 20 NM

Maximální rychlost: 37 kn (70 km/h) | Cestovní rychlost: 27 kn (50 km/h)

Motorizace: YAMAHA 150 HP

Objem palivové nádrže: 170 l | Objem vodní nádrže: 50 l

Počet kajut: 1 | Počet lůžek: 2 | Rok výroby: 2017

Výbava:

Navigační systém | Radio s MP3 s přehrávačem | Vodní systém se sprchou | Přední sluneční paluba | Bimini plachta | 6ks fendrů | Sada lan na vyvazování | Povinné vybavení pro 6 osob | Přední kotva | Skipylon

Ostatní informace:

Lokace: Sukošan - D-marin Chorvatsko | Denní pronájem: 250,00 EUR | Kauce na pronájem: 1500,00 EUR | Přistavení plavidla: 2,00 EUR/km | Pojištění lodě: V ceně pronájmu je zahrnuté zákonné a havarijní pojištění

Ceník 2019

sezóna S3	sezóna S2	sezóna S1	sezóna S1	sezóna S2	sezóna S3
květen	červen	červenec	srpen	září	říjen
190 € / den	230 € / den	290 € / den	290 € / den	230 € / den	190 € / den

Další sazby: Pronájem lyží: 120€/týden | Pronájem nafukovacího kola: 80€/týden
Pronájem wakeboardu: 120€/týden | Pronájem kneeboardu: 70€/týden

20 let na trhu

MILÍ ČTENÁŘI,

dvacet let je strašně dlouhá doba. Mnoho věcí se změnilo. Když jsme začali tento magazín vydávat, i cesta do Chorvatska, které bylo těsně po válce, znamenala jisté dobrodružství. Charterových lodí bylo pomálu, většinou nebyly nejnovější. Jaderské pobřeží jsme teprve objevovali, bez mapových plotrů, často pouze s vlastní ruční GPS nebo dokonce bez ní, to tehdy bylo skvělé navigační cvičení. Vznikaly první české agentury, které pronájmy nabízely. Mnohé z nich úspěšně fungují dodnes. A právě jejich majitelů jsme se zeptali, co se od té doby z jejich pohledu změnilo.

Je toho opravdu hodně. Vždyť z charteru se stala dovolená dostupná téměř pro každého, oblíbená u široké veřejnosti. Do Chorvatska jezdíme častěji než na Slapy, takže mapové plotry, podle nichž nečiní navigace nikomu žádné problémy, mnohdy ani nezapínáme. Plují party kamarádů, rodiny s dětmi i domácími mazlíčky. Vydáváme se stále dál, ceny letenek klesají, a tak není divu, že se charterová nabídka rozšířila do celého světa – můžeme plout v Polynésii i za severním polárním kruhem nebo v Antarktidě.

Přibližně před dvaceti lety jsme také pořádali první charterové závody – Českou námořní rallye. A tento typ regat nebo flotilových plaveb je stále velmi populární. Nabízí je většina charterových agentur. Dvě z nich dostaly dokonce titul mistrovství České republiky. I tomuto tématu se na stránkách magazínu Dovolená na lodi, který dostávají všichni předplatitelé časopisu YACHT jako vánoční dárek, letos věnujeme.

Příjemné čtení a krásnou plavbu v roce 2019 přeje

EVA SKOŘEPOVÁ
šéfredaktorka



Foto Eva Skořepová



OBSAH

20 LET MAGAZÍNU DOVOLENÁ NA LODI	6
SEVERNÍ JADRAN, NEPRÁVEM OPMÍJENÝ	10
NOVÁ ÚSKALÍ CHARTERU V CHORVATSKU	16
POPRVÉ NA LOĎ S DĚTI ANEB JAK SI UŽÍT JACHTING S RODINOU A NEZBLÁZNIT SE Z TOHO	18
JAK NA LOĎ SE PSEM	22
NEZAPOMÍNEJTE NA PŘEDPOVĚĎ POČASÍ.....	24
KARIBIK, MEZI OSTROVY MALÝCH ANTIL.....	26
ZIMNÍ PLAVBY DO TEPLÝCH MOŘÍ	30
ŠPICBERKY, V KRAJI LEDU A MEDVĚDŮ	32
PLAVBA PO LATÉRAL KANÁLU ŘEKY LOIRY.....	38
JACHTING NA BALTU	44
PROČ PRÁVĚ DO TURECKA?	46
DVA MICHELINI NA DVOU KATAMARANECH	48
KOHOUTI PO ŠEDESÁTCE NA EGEJSKÉM MOŘI.....	52
PRONÁJEM LODÍ PO CELÉM SVĚTĚ... ..	56
MÁ KAPITÁN OPRAVDU VŽDY ZODPOVĚDNOST ZA POŠKOZENÍ CHARTEROVÉ LODĚ?.....	58
ZAPOMENUTÉ EGADSKÉ OSTROVY	60
CHARTEROVÉ REGATY, SPOLEČNÉ PLAVBY A SOUTĚŽE	62
PŘIPRAVUJEME	70

18



26



62



Jediný logistický oříšek? Jak dostat rodinu na dovolenou.



Nový Touareg.

Podnikejte s rodinou velké věci.

Volkswagen Touareg krásně zapadne do vašich rodinných i business plánů. Výbava, kterou od něj očekáváte, je pro něj samozřejmostí. Navíc nabízí zcela novou digitální přístrojovou desku Innovision Cockpit, asistenta nočního vidění Night Vision, LED-Matrix světlomety IQ. Light nebo systém aktivní stabilizace náklonu. Takže s přehledem ustojíte jakékoliv dobrodružství, do kterého se pustíte.

Nečekáme na budoucnost. Tvoříme ji.
www.volkswagen.cz/touareg

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu Touareg: 6,6–6,9 l/100 km, 173–182 g/km.
Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.



Volkswagen

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

Smečenská 889, 272 04 Kladno, tel.: 312 817 111, 800 123 400, www.amond.cz, e-mail: amond@amond.cz



Je to neuvěřitelné, ale magazín Dovolená na lodi vychází již 20 let. Každý rok vždy na podzim se celá redakce YACHTU věnuje jeho přípravě. Když jsme s jeho vydáváním začali, internet byl ještě v plenkách a cílem tohoto magazínu bylo přinést čtenářům ucelený přehled nabídky charterových lodí z celého světa. A tak více než polovinu časopisu zabíraly tabulky s loděmi v jednotlivých marinách. Doba se ale změnila, každý si svoji loď na dovolenou vybere, objedná i zaplatí jednoduše na internetu, takže nabídka na papíře přestala dávat smysl.

20 let magazínu Dovolená na lodi

Dovolená na lodi je stále populárnější a zdaleka už není jen pro zkušené jachtaře. Může si ji užít prakticky každý. Zajímalo nás, jak se za těch 20 let vyvíjel charterový obchod, a tak jsme v souvislosti s naším kulatým výročním položili majitelům charterových společností a agentur následující otázky:

**Co se u Vás za těch 20 let změnilo, jak se vyvíjel charterový trh, lodě a destinace?
Jak vidíte budoucnost charterových plaveb?**

PETR ČECH, AAAYACHT

Před dvaceti lety si lodě pronajímali především zkušení okruhová jachtaři, kteří si vybírali malé levné lodě, a posádku tvořili převážně kamarádi. Dnes se



pronajímají hlavně velké nové a luxusní plachetnice nebo katamarany, posádku tvoří podnikatelé či majitelé firem s rodinami nebo klienty. Dříve byla vrcholem jachtařského výkonu plavba na Vis, Lastovo nebo Palagružu, nyní se lodě pronajímají ve všech lokalitách. Díky dostupnosti navigačních aplikací a spolehlivosti GPS jsou plavby bezpečnější a jachtaři si mohou destinace vybírat. Budoucnost jachtin-gu vidím v přesunu pronájmů hlavně do lokalit, jako je Řecko, Itálie či Španělsko, z důvodu rostoucích cen v Chorvatsku a přeplněnosti tamních marin.

TOMÁŠ KAPIČKA, ALTUMARE

Altumare letos oslavilo 18 let a když jsme začínali, tak 42stopá plachetnice byla velká, dnes není velký ani 42stopý katamaran, přitom nabízí dva-



krát více prostoru. Zájem se posunuje k větším a komfortnějším jachtám. To není nic překvapivého, stejný model auta nové generace je taky větší. Předpokládám, že tento trend bude pokračovat. Když jsme začínali, dala se dobře trimovat hlavní plachta, její otěže vedly na jezdec a ten se příčně posouval. Dnes už se takové plachetnice nevyrábějí, pokud nepočítám sportovní a závodní jachty. Obecný trend směřuje od jachtingu k „water campingu“. Naštěstí u katamaranů jsou pořád kolejnice a jezdcé s otěžemi hlavní plachty, a tak můžete plachtu i dnes nastavit, jak je potřeba.

Při týdenní plavbě na vzdálených ostrovech Kyklád v Řecku (vše východně od Mykonosu) jste v srpnu potkávali pár stejných jachet a všude bylo volno. Dnes už tam volno není a klidných oblastí ubývá, ale pořád jsou. V Řecku očekávám více charterových lodí i rozvoj infrastruktury pro jachting.

Na Seychelách se dala se strážci národních parků za drobný bakšiš domluvit parádní večeře, nachytali ryby a připravili je se zeleninou na banánových listech na grilu. Bylo to trochu ilegální, v národních parcích totiž nesměli po setmění být žádní návštěvníci. Dnes už je to položka na seznamu, kterou si můžete koupit, stojí asi jako večeře v Evropě a nedostanete ulovené ryby, ale jídlo (dobré), které přivezou rychlým člunem z resortu na protějším ostrově. Takové změny přináší rostoucí zájem o charter.

V Chorvatsku se dala i odpoledne najít místa ke kotvení a když jste chtěli zůstat na kotvě v zátoce, nikdo nepřijel vybírat. Dnes je Chorvatsko podle mého názoru pro jachtaře nejdražší evropskou destinací a patří ke špičce světa, kvalita služeb tomu zásadně neodpovídá. Jsem docela zvědav, kam se bude charter v Chorvatsku ubírat, a jako vzdálený pozorovatel to budu se zájmem sledovat. Letenky byly docela drahé a požadavků, na krátké plavby moc nebylo, dnes se dá koupit letenka často levněji, než tam dojedete autem, a tak můžete mimo sezonu vyrazit třeba na víkendovou plavbu.

Když přišla posádka do konoby, číšník musel bleskem přinést pivo, dnes stačí, když předá heslo k vífu a má klid, všichni se vrhnou na mobily

a zjišťují, co píšou na internetu, a objednávat si začnou, až přečtou zprávy na sociálních sítích. Ale jsem optimistou, protože s dostupností dat to budou moci sledovat průběžně a v tavernách se snad zase bude pít víno a pivo a jíst a klábovit.

Informací o oblastech plavby bylo míň než dnes, čerpalo se z papírových map a knižně vázaných pilotů a myslím, že to vzbuzovalo více respektu před cestou do neznáma. Dnes mívám pocit, že někteří kapitáni věří, že jachting je virtuální realita, kde se dá bezbolestně popotit jachta, aniž byste se namočili, nebo pohádka se zaručeně dobrým koncem. Jachting je ale jedna z mála posledních skutečně svobodných lidských činností a doufám, že to tak i zůstane. A se svobodou jde vždycky ruku v ruce odpovědnost. Čím míň odpovědnosti, tím míň svobody. Tak doufám, že si neodpovědným chováním nevykoledujeme například „letové plány“ pro jachty, o kterých se už před pár lety mluvilo.

RADOMÍR RUSEK, LEVANTER

Uplynulých 20 let bylo v oblasti charterového trhu docela turbulentních. Naše nejbližší a také nejvyhledávanější jachtařská destinace – Chorvatsko – zažívala na konci devadesátých let bouřlivý rozvoj po ukončení občanské válce, který pokračoval i po roce 2000. Každoročně se objevoval nespočet nových charterových společností, které budovaly své základny právě na jaderském pobřeží, jež je všeobecně považováno za nejpůvabnější v Evropě. Tento prudký rozvoj byl zabrzděn globální finanční krizí v letech 2008 až 2009, ale po roce 2010 se charterový trh v Chorvatsku i v Černé Hoře dále rozvíjí.

Čeští jachtaři však také vyhledávali stále častěji i jiné destinace, ať už v Evropě (Itálie, Řecko, Španělsko – především Baleáry, Turecko, Skandinávie apod.), nebo mimo Evropu. Rostoucí oblibě mezi jachtaři se těší plavby v teplých vo-

dách Karibiku na Antilách, Indického oceánu (Seychely, Madagaskar, Maledivy, Thajsko, Malajsie) či Pacifiku (Nová Kaledonie, Tahiti, Austrálie). Domnívám se, že tento trend bude i do budoucna zachován a nabídka charterových lodí na existujících i nových základnách bude bohatší a rozmanitější.

ONDŘEJ LABUDA, MARAIS



Naše firma letos slaví 15. narozeniny a od prvních charterů se toho změnilo hodně. Začnu-li rezervacemi, mám silný dojem, že valná část našich rezervací nyní probíhá v termínech listopad–únor. Dříve tomu tak nebylo a objednávky byly kontinuálně vyváženy po celý rok. Obecně je o jachting větší a větší zájem a myslím si, že se stává čím dál dostupnější. Jednoznačně každoročně přibývá



zákazníku s vlastní kapitánskou licenci. A také se silně rozšiřuje spektrum našich jachtařů – od studentů po aktivní důchodce. Budoucnost charterových plavb vidím v atraktivních programech – přeplavby, adrenalinové plavby, tematické flotilové plavby. A určitě i v nových neokoukaných lokalitách a destinacích.

ING. MILOŠ KŘENEK, MORAVYACHT



Naše firma má v příštím roce třicetileté výročí založení a v oblasti charteru pracuje již od roku 1996, tedy 22 let. Začínali jsme v době, kdy masový charter nebyl na takové úrovni jako nyní. Tehdy nebyval problém zakotvit v krásných zátokách, kde jsou dnes už jen přečpané maríny. Hledáme pro sebe a naše klienty lokality, kde je více klidu než v Chorvatsku, a jako další nejdostupnější vidíme Itálii, Řecko, Turecko a Azorské ostrovy.

ZUZANA BALLASCHOVÁ, MY WAY YACHT CHARTER

My Way yacht charter bude v januári oslavovať 25 rokov od vzniku. Boli sme prvou a viac rokov aj jedinou charterovou spoločnosťou na sloven-

skom trhu, mali sme teda možnosť nielen sledovať, ale sa aj aktívne podieľať na vzniku rekreačného námorného jachtingu na Slovensku a s ním aj charterového trhu. V tej dobe vlastnili plachetnice iba okruhoví jachtári, alebo skutoční zanietenci, ktorí si ich dlhé roky často sami skladali, aby konečne mohli vyplávať na more. Boli to krásne časy, na moriach sa plavili „Páni jachtári“, dušou oddaní jachtingu, ale zároveň pokorní k sile a nevypočítateľnosti morí. Prvý charter flotilovú plavbu sme zorganizovali na začiatku apríla 1995, v čase vojnového konfliktu v Chorvátsku. 27 Slovákov sa autobusom cez vojenskými hliadkami strážené chorvátske územie vybralo preplaviť 10 charter plachetníc z chorvátskeho Sukošanu na Cres. Dôvod bol presun plachetníc na bezpečnejšie miesto, čo sme sa dozvedeli až neskôr. Lode sme bezpečne za pomoci študentov nautiky zo Zagrebu preplavili a náš najväčší nepriateľ bolo našťastie „len“ počasie. Silnejšiu buru som od vtedy nezažila, pre nás nováčikov to bol krst ohňom. Nezabudnuteľný adrenalinový zážitok, ktorý väčšinu z nás už od jachtingu nepustil. Nasledovali prvé regaty (Master race, 1995), prvé majstrovstvá Slovenska v námornom jachtingu (1997), prvá Business regata (1999). Vtedy sme sa takmer všetci navzájom poznali, boli sme priatelia, dodnes si tykáme a stretávame sa na súši aj na moriach.

A čo bolo rozdielne? Tak napríklad, že jachtári ovládali terestrickú navigáciu, prácu so sextantom, čítali mapy, poznali majáky. Žiadne GPS navigácie, žiadne bitky o kotviská, preplnené maríny – vlastne takmer žiadne maríny neboli... Na mori bol božský klud, ktorý dnes zažijete už len v severných moriach, (preto ich mám tak rada), alebo na zimnom Jadrane.

Za zmienku stojí aj prvý typ charterových lodí, skvelá ELAN 31 s pákou, ktorá sa ešte kde tu nájde – väčšinou ako vlastnícka loď, alebo výcviková. Potom prišli ELAN 33 a „veľké“ SAS 39

(wow, 2poschodové posteľe v salóne), a obrovská nádherná ELAN 43. Pamätám si ako sme stáli na móle pod jednou na žeriave v maríne a obdivovali jej krásu...

A charter biznis? V čase nášho vzniku existovala v Chorvátsku iba jedna jediná charterová spoločnosť, vlastnila ju fabrika na výrobu (nielen lodí) SAS. Báza bola vtedy ešte v malom prístave v Sukošane. Na vytvorenie rezervácie sme si aj mesiac dopisovali s chorvátskymi chartrovkami faxom, telefonovali si. Platby išli týždeň. My, prví v branži sa dodnes poznáme a radi sa stretávame. Charter bol teda kedysi príjemný „slow“ biznis zodpovedajúci povahe jachtingu. Čo sa zmenilo dnes? Prakticky všetko, dynamika aj spôsob predaja. Dnes to vyzerá skôr ako na burze, predáva sa elektronicky, klienta často nepoznáte. Spôsob predaja sa úplne zmenil, zrýchlil, odosobnil. Počet chartroviek-dodavateľov aj agentov a klientov rastie obrovským tempom. Často mám pocit, že jachty ponúkajú firmy, ktoré by sa rovnako dobre mohli živiť sprostredkovaním predaja čohokolvek. Nové charter agentúry sú skôr bookeri a lode sa zmenili na tovar s určitými parametrami. Charter trhy si získavajú bookeri s „nadupaným“ rezerváčnym systémom a tvrdým marketingom. Česť kolegom, ich „skills“ + investície v online predaji sú nepochybniteľné a určite pre veľkú časť hlavne mladších klientov aj vyhovujúce riešenie. Pre mňa a našu agentúru MY WAY, hoci rešpektujeme vývoj technológií a plne ich využívame, najdôležitejší faktor v procese rezervácii zostávajú ľudia – predajcovia a klienti jachtári. Aj keď možno nevalcujeme počtami rezervácií, považujem túto cestu za dobrú voľbu. Prevažnú väčšinu klientov poznáme osobne, stretávame sa na spoločných akciách. Bookingu predchádza rozhovor s klientom o predstave trasy a požadovaných parametroch lode a zložení posádky. Napokon im zväčša vytvoríme ponuku, výber lodí na mieru. Počas plavby sme pre nich dostupní 24 hodín, poznáme majiteľov charterových spoločností, keď treba – riešime problém. Napokon keď po plavbe príde od klienta pekný feedback, máte pocit, že to má ešte stále zmysel. Naša budúcnosť teda vedie touto cestou. Osobný prístup, flotilové a zážitkové plavby, destinačné plavby s využitím našich dlhoročných skúseností v charteri a v cestovnom ruchu.

MONIKA MIKESKOVÁ, NIKA YACHT

Plavba na lodi je krásnym prožitkom. Za viac než 20 let pôsobení v oblasti charteru sledujeme, že charter čili pronájem rekreačných plavidiel se těší stále větší oblíbenosti. Začíná to plavbou s kamarádem či nasmlouvaným kapitánem. Posléze se mnozí rozhodnou rozhodnou složit zkoušky a vést loď s vlastním oprávněním, převážně na dovolenou. Tomu se přizpůsobili výrobci a nové lodě jsou stavěny tak, aby poskytovaly komfort pro rekreační plavbu – výklopná koupací plošina, pomocný





přídový propeler od 36 stop apod. Vzrostla obliba charteru katamaranů v Chorvatsku a Řecku. A s cenovou dostupností letenek se stále více pronájmů lodí odehrává v exotických destinacích, jako jsou Karibik, Thajsko či Seychely. Má to i odvrácenou stranu – mnoho nových kapitánů si neuvědomuje svoji odpovědnost a nechtě nepsaná gentlemanská pravidla jachtingu. Je dobré nepodceňovat sílu moře, pojistit si kauci, dbát na bezpečnost plavby a naslouchat radám zkušenějších. „Když je moře klidné, může být kormidelníkem kdokoliv,“ říkával již Seneca.

IGOR PIÑOS, PIÑOS YACHT



Změnilo se mnoho. Když jsem začínal, byli jsme v Praze druhá firma. Ta první už neexistuje. Kromě toho bylo pár těch, co provozovali černý charter na svých „garážovkách“. Občas ostuda a často údiv klientů, když je nutili vykonávat potřebu přes burtu, neb chemické WC by se muselo vylévat. Občas nahonem utíkali před místními orgány v noci na širé moře a podobné ostudné historky. My jsme byli první v Česku, co začali s dnešní podobou agenturní práce – spoluprací se zavedenou skutečně profesionální firmou Kiriacoulis Med., která trvá dodnes. Postupně u nás začaly vznikat další, už skutečné agentury. Později se jako houby po dešti objevovaly desítky „rádoby agentur“, často s minimálními zkušenostmi, vedené „mořskými vlky“, co jezdí na chorvatské průkazky od hospody k hospodě. Někdy ani to ne. Trend poslední doby jsou internetové portály. Zřídí si ho kde kdo, zapojí se do některého z vyhledávačů, které integruje do svých stránek, a čeká, že mu to bude samo vydělávat. Pokud má klient problém, nikoho se nedovolá, když chce poradit s destinací nebo s lodí, tak osobní zkušenost agenturníka se omezuje někde mezi Zadar a Split.

Co se lodí týče, v době našich začátků nebyly téměř rolovací hlavní plachty, neexistovaly ani u profesionálních charterových lodí sprayhoody a bimini (jezdilo se v plné nepřímé počasí), nebyly GPS, mapové plotry (navigovalo se klasicky kompasovými náměry a prací na mapě), ani bow thruster a autopiloty, což vše je dnes považováno za samozřejmý standard. Katamarany v Evropě byly exotickou vzácností. Raketový boom v zájmu o ně začínáme vidět teprve v posledních 6 až 8 letech. Nejen v charteru, ale i v prodeji. Čekací doby na novou loď se dnes u všech pěti hlavních výrobců pohybují kolem dvou let a dodávky jsou vždy ještě ve skluzu. Přetížení je vidět na kvalitě. I u dražších lodí a renomovaných značek není vždy dokonalá, přesvědčujeme se o tom, když převážíme z loděnic nové lodě na místo určení, často na vzdálenosti tisíců mil a přes oceány. Dodělat a opravit je pořád co. Za tu dobu některé i velké charterovky zkrachovaly nebo je musely velké finanční skupiny i vícekrát finančně sanovat.

Do budoucna čekám další rozvoj charteru jak v počtech, tak v nových destinacích, a jistě bude pokračovat nárůst zájmu o katamarany i v evropských vodách. Stále častěji se naši klienti také vypravují do velmi exotických destinací a rovněž na sever a západ Evropy. Věřím tomu, že se trh u domácích agentur vyčistí přirozenou cestou, lidé pochopí, kdo umí a kdo se jen veze na vlně. Vidím to asi jako u supermarketů. Bude pár gigantů postavených na internetu, často ze zahraničí, a pak pár solidních znalců, kteří umí poradit i pomoci v nouzi, protože znají prostředí i lidi na místě. Stejně tak jako internetové samoobsluhy nevyřadily hypermarkety a ty zase nespokly zákazníky, co si chtějí solidně nakoupit kvalitní věci v kamenných obchodech u konkrétního člověka z masa a kostí, který ví, co prodává.

MATĚJ NOVÁK, YACHTCLUB PRAHA



Z našeho pohledu charterové společnosti, která obsluhuje i flotilu vlastních lodí, vidím největší posun v náročnosti klientů. Nad tím, nad čím by v minulosti mávl rukou, nebo co by bez komentáře přešli, dnes trvají. Na nás, jako na provozovatele lodí, je klienty vyvíjen stále větší tlak, abychom byli téměř bez chyby. Dříve lidé byli rádi za to, že mohou být na moři, zatímco dnes mají námořníci na vše stále větší nároky.

Co se týče lodí, tak ty se vyvinuly velmi. Dnes vidíme, že u lodí se stala trendem stále širší záď a kolmější příď. V posledních letech je také klíčový dost žádaná koupací platforma na zádi. Ta u starších modelů plachetnic vůbec nebyla. Co se však nemění, je oblíbenost destinací, tradiční destinace jako Chorvatsko a Řecko stále vedou, a myslím, že ještě nějakou dobu vést budou. Pokud jde o mě, doufám, že budoucnost charterového byznysu je ve vrácení se k osobnímu přístupu. Nyní je vše moc rychlé, neosobní, komerční, dělané bez srdce a zájmu. U nás se snažíme to dělat přesně opačně.

MARTIN VOŽENÍLEK, YACHTNET



Pro naše zákazníky se změnil podstatně především způsob objednávání lodí. Málokdo z mladších jachtařů ví, že již v roce 2000 bylo možné na YachtNetu vyhledávat lodě k pronájmu podle ceny. Dynamické internetové stránky teprve začínaly a my měli v naší databázi už tehdy více než 1 000 lodí k pronájmu po celém světě. Neexistovaly rezervační systémy, vše jsme doplňovali ručně. Dnes si klienti na našich stránkách vyberou z více než 15 000 lodí a všechny si také můžou opravdu on-line zarezervovat. To on-line zdůrazňuji, protože i dnes ne všechny vyhledávače opravdu on-line jsou, i když to o sobě tvrdí. Ostatně klidně si to vyzkoušejte. Na www.yachtnet.cz ihned po nezávazné rezervaci uvidíte, zda rezervace proběhla úspěšně. Zobrazujeme přímo výsledek komunikace s rezervačním systémem bez zásahu obsluhy. Tak by to mělo být. Naším zákazníkům to šetří čas. Přes všechny moderní technologie zůstává YachtNet především rodinnou firmou, s kvalitními službami potvrzenými certifikátem ISO 9001, na kterou se můžete spolehnout a která vám umí individuálně poradit.



Maják Zaglav v pozadí se siluetou Istrie

Severní Jadran, neprávem opomíjený

Hned na začátek musím poznamenat, že jsem silně zaujatý. Severní Jadran je totiž moje nejoblíbenější destinace. Poprvé jsem zde vyplul s kajutovou plachetnicí na moře a poté jsem tady na lodi strávil za posledních 25 let mnoho krásných jachtařských dnů. A stále se do této oblasti alespoň jedenkrát ročně vracím. Těch důvodů je určitě víc, mezi ty hlavní ale patří výrazně nižší „hustota“ lodí na moři i v přístavech a kultura blízká více italské. Vždyť Istrie spolu s ostrovy Cres a Lošinj byly součástí Rakouska-Uherska až do roku 1920, kdy se staly součástí Itálie. Tou byly až do roku 1947, kdy teprve připadly Jugoslávii.

CHORVATSKO

Pro letošní plavbu po severním Jadranu se stala naším partnerem společnost Dream Yacht Charter, jedna z největších charterových společností na světě, která aktuálně disponuje flotilou 1 057 lodí v 50 destinacích po celém světě. Jedna z jejich nejnovějších základen je umístěna v ACI marině Pomer na nejjižnějším

výběžku Istrie nedaleko Puly. Letošní plavbu jsme absolvovali s plachetnicí Dufour 412 GL. Podrobný test vyšel v časopise YACHT 11/2018.

Charakteristické pro plavbu po severním Jadranu jsou nevelké vzdálenosti mezi ostrovy od 10 do 20 námořních mil, podle předpovědi

počasí lze vybírat trasu většinou tak, aby vedla v závětrí. Jedinou výjimkou je přeplavba mezi Pulou a ostrovy Cres nebo Lošinj. Tam může být plavba při silnějším větru nepříjemná.

V případě silné bóry (severovýchodní vítr) je na jihozápadní straně Istriie moře bez vln a plav-

ba v obou směrech je možná na přívětivý boční vítr. Města jako Umag, Novigrad, Vrsar, Poreč, Rovinj nebo Pula si říkají o návštěvu stejně jako souostroví Brijuni. Chorvatská část jihozápadního pobřeží Istrie je dlouhá přibližně 40 Nm a výše uvedená města s marinami jsou téměř rovnoměrně rozložena po pobřeží. Vždy se tak dá rychle najít úkryt v případě nepříznivého počasí. Horší je to na východní straně směrem k Rijece. Na samé špičce Istrie je marina Pomer v Medulinské zátocy, dalším kotvištěm je zátoka u města Rabac a potom až ACI marina v Opatiji, která je z Medulinské zátoky vzdálena 35 Nm.

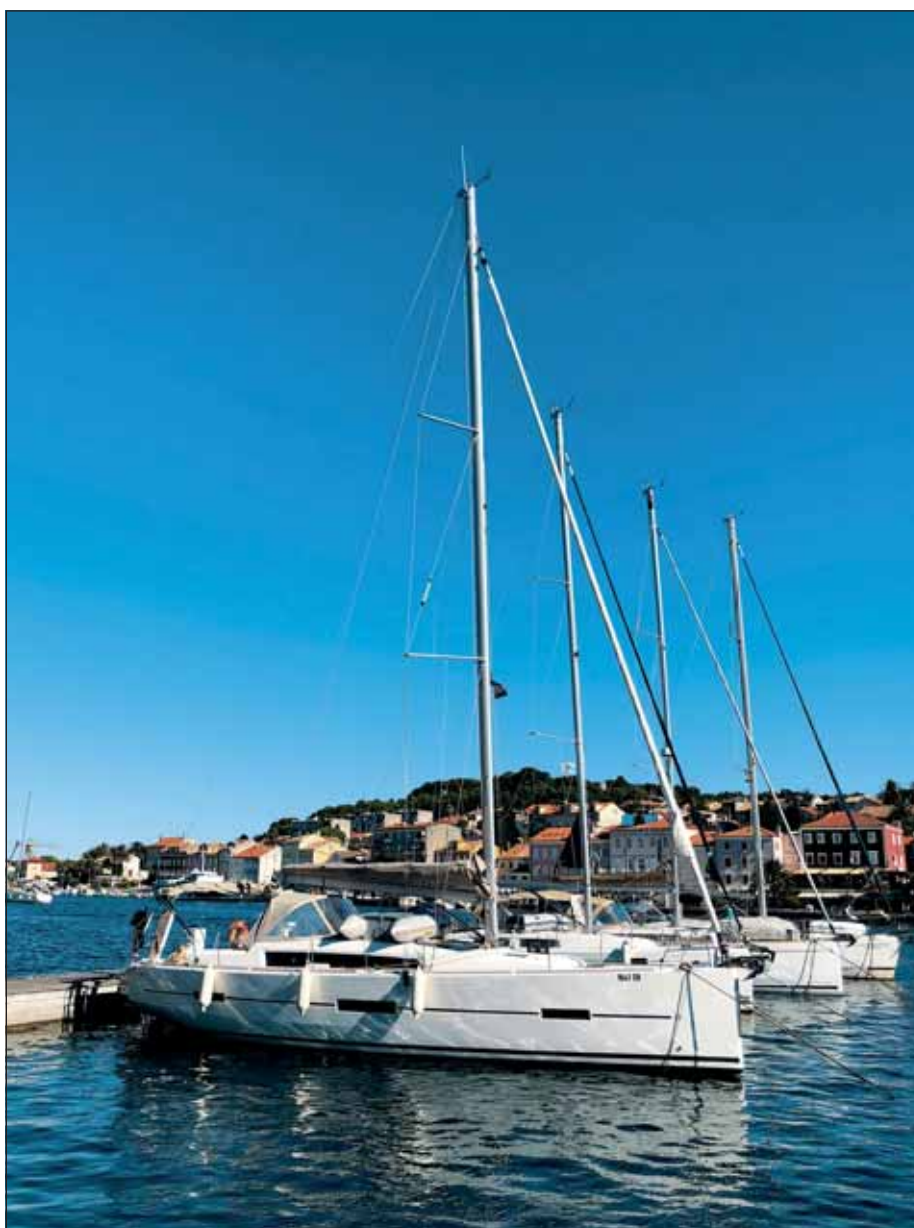
Pojďme si ale ukázat, jak může vypadat typická plavba po severním Jadranu pro toho, kdo chce za týden poznat a ochutnat z této oblasti co nejvíce. Pro vyplutí je možné využít velkou charterovou základnu v marině Punat na Krku. Kdo nechce ztrácet čas přeplavbou, ale rád by byl rovnou v srdci Kvarneru, může zkusit malou základnu na ostrově Lošinj nebo zvolit jako výchozí místo ACI marinu Pomer stejně jako my.

POMER – UNIJE (30 Nm)

Tato část plavby vede přes Kvarnerský záliv a je dobré se připravit na silnější vítr i větší vlny. Za návštěvu či zastávku stojí zátoky na východní straně ostrova. Nejoblíbenější zátoka je Maračol, kde lze pro kotvení využít jednu z 50 bezpečně ukotvených bójí. Je možné zakotvit i na západní straně ostrova v zátocy Unije, těsně před vesnicí. Tato strana je však otevřenější pro západní a severní větry. Ze zátoky Maračol dojdete pěšky do obce Unije, kde je možnost nákupu.

UNIJE – SUSAK – LOŠINJ (18 Nm)

Z ostrova Unije může vést další plavba okolo Vele Srakane na malý, ale velmi zajímavý ostrov Susak, který je specifický svou písečnou strukturou, jež je pro tuto oblast unikátní.



Dufour 412 GL odpočívá u mola v marině Mali Lošinj.



Loď jsme si půjčili od společnosti Dream Yacht Charter.



Na západní straně Istrie stojí za to navštívit město Rovinj s historickým centrem, které se vypíná nad mořem.



Proplouvat úžinou ze zátoky u města Mali Lošinj je poněkud adrenalinová záležitost.

Na ostrově je jediný malý přístav, ale má pozoruhodné kulturní dědictví, zejména národní kostýmy, tance a písně. Ze Susaku je to k ostrovu Lošinj jen necelých 10 Nm a cílem je město Mali Lošinj, kde je hluboká zátoka a příjemná marina. Město v hlavní sezoně žije dlouho do noci, dá se zde dobře nakoupit, nejen potraviny a suvenýry, ale i vybavení pro loď. Je tu i celá řada sympatických restaurací. Zajímavé je, že vždy skončí v Baracudě, restauraci se skvělou a přátelskou obsluhou a vyhlášenou kuchyní. Navíc je přímo u mola městské mariny. V zátocce před městem Mali Lošinj je ještě jedna marina zaměřená na privátní loď, kde je i servis, a hlavně benzinová pumpa. Také je na severní straně zátoky průplav, kterým je možné zkrátit si cestu na druhou stranu ostrova. Průplav se stále otvírá ručně, a to každý den v 9:00 a v 18:00. Hodí se především při plavbě na Rab, Krk či pokud chcete využít zátoky ostrova.

LOŠINJ – ILOVIK – RAB (32 Nm)

Za jižním cípem ostrova Lošinj je přírodní průplav a asi stovka bójí pro kotvení mezi ostrovy Ilovik a Sveti Petar ve velmi dobře chráněné



Dufour 412

Dufour 412 vychází z předchozího modelu Grand Large 410, je však v řadě věcí více sofistikovanější a přebírá spoustu prvků z větších modelů. To může mnoho majitelů vítat, na druhou stranu to zvětšuje nároky na údržbu a může to život na palubě trochu komplikovat.

Venkovní kokpit je oproti dřívějšímu modelu více uzavřený v zadní části. Zadní lavice v sobě navíc může ukrývat venkovní gril i dřež, obojí přístupné i z badeplata. Je zde prostor na uložení záchranného ostrůvku i plynové lahve v samostatné schránce.

Boční lavice se dají rozšířit pomocí výklopného dílu. Toto řešení přináší řadu výhod. Kromě zvětšení plochy pro opalovací lehátko je to i lepší ochrana okna v zadní ložnici. Nastříkat vodu do postele při mytí lodě nebo při tvrdších podmínkách na moři je díky tomuto řešení obtížnější. Na druhou stranu přístup do bočních úložných prostor je komplikovanější, na zámek je nutné sáhnout hlouběji. Pochvalu zasluží stůl, který je robustní, dá se kolem něj ale dobře procházet a při vyklopení tvoří obrovskou plochu. Na jeho čele směrem ke kormidlu je navíc místo pro instalaci velkého mapového plotru nebo více menších přístrojů.

Na vodě loď vypadá výborně. Svislá linie příďe, široká záď s jemnou hranou na boku,



kteřá se táhne od záďe přibližně do poloviny délky trupu, velká okna v trupu a opticky nízká nástavba prozrazují, že loď není určena výhradně k rekreaci. Moderní dynamický vzhled doplňuje integrovaný klounovec, který bohužel na testované lodi chyběl. Elegantně schovává kotvu a slouží pro uchycení codu 0 či genakru. Badeplato je výklopné, systémem sklápění je mechanický a fungoval bezchybně, posloužil nám i integrovaný žebřík. Pro

pohodlný postoj za kormidlem lze zvednout schůdek, který při náklonu lodě pozici kormidelníka vyrovnává.

Na testované lodi byla standardní takeláž s celospírovou hlavní plachtou se dvěma refy a dobře fungujícím systémem uklízení „lazy bag“. Díky větrnému počasí jsme měli příležitost pořádně vyzkoušet, jak refování funguje. Otěž hlavní plachty i refování je standardně umístěno



Hlavní salon poskytuje variabilní uspořádání. Dobře prosvětlen je díky velkým pevným střešním oknům v přední části.



Pochvalu zasluží lavice po pravé straně, kterou je možné snadno proměnit v navigační stůl.

INZERCE



Stejně lodě za lepší cenu

WWW.JACHTA-CHORVATSKO.CZ

Pronájem lodí - Chorvatsko, Řecko, Itálie, Karibik, Thajsko, Seychely, Francouzská Polynésie





Moderní dynamický vzhled doplňuje integrovaný klounovec, který bohužel na testované lodi chyběl. Elegančně schová kotvu a slouží pro uchycení codu 0 či genakru.

na nástavbě kajuty. Ovládání otevíracího systému je přivedeno do zadní části kokpitu. Díky tomu je možné při běžných manévrech ovládat loď pouze od kormidla. Poněkud ztuhla chodila rolfok geny. K ostatnímu fungování takeláže jsme za celý týden neměli nejmenší výhrady. Spouštění a uklízení hlavní plachty je díky relativně nízkému položenému ráhnu nad nástavbou a kvalitním jezdcům pohodlné.

Za pozornost stojí instalovaná pohonná jednotka. Testovaná loď byla vybavena motorem Volvo Penta o výkonu 40 koní s pohonem saildrive s dvoulistou pevnou vrtulí. Motor s vrtulí je výborně naladěný a při plavbě na motor je loď velmi tichá a klidná. Přesto, že loď měla najeto několik set motohodin, byl motor i celý motorový prostor naprosto čistý.

Loď byla opatřena navigačními přístroji Raymarine. Přístroje fungovaly po celou dobu dobře a spolehlivě, výhrady mám k jejich umístění. Relativně malý plotr a autopilot u pravého kormidla, sdružený přístroj hloubkoměr, windmetr, rychloměr vlevo. Přítomnost stole uprostřed je dostatek místa tak, aby všechny přístroje tady byly dobře viditelné od obou kormidel.

Vstup do podpalubí je pohodlný, široký, schody mají správný sklon. Dufour 412 je dodáván ve dvou verzích. Jako dvoukajutová a jako třikajutová, vybírat lze i počet toalet. Testovaná loď byla v té nejvyšší verzi, tedy třikajutová se dvěma toaletami. Všechny kajuty nabízejí komfortní a velká lůžka i množství úložných prostor. Lůžka

v zadních kajutách mají rozměr 160 x 200 cm, lůžko v přední kajutě má trojúhelníkový tvar s plochou odpovídající rozměru 140 x 200 cm. Při vstupu do zadních kajut a na toaletu nebrání pohybu žádné prahy, což dělá pohyb po lodi pohodlnější. Jediný nízký schod je tak před vstupem do přední kajuty, na ten jsem si po pár zakopnutích zvykl.

Pochvalu zaslouží uspořádání lavice po pravé straně, kterou je možné snadno proměnit v navigační stůl. Nutno ale podotknout, že vlastně zůstal po celou dobu testu spuštěný a ukrytý. Na „ležení“ lze proměnit po výměně nohou u velkého stolu i hlavní sezení. Interiér vykazuje podobné vlastnosti jako kokpit, tedy poněkud větší komplikovanost některých prvků, ale mnoho úložných možností.

Na první zkušební plavbu jsme si vzhledem k přecházející frontě a silnému větru s nárazy k 70 uzlům museli dva dny počkat. Nakonec to ale stálo za to. Boční vítr 16–22 uzlů a poměrně velké vlny loď dobře prověřily. Především mě mile překvapil trup a jeho vlastnosti na vlnách, které dosahovaly výšky okolo 1,5 metru a loď se za ně pohodlně schovala. Za 25 Nm střihl do kokpitu jen zbytek jediné vlny. Rychlost na boční vítr s prvním refem na hlavní plachtě a plnou genou se pohybovala od 6 do 8 uzlů. I za těchto podmínek dokázal pracovat autopilot, pokud bylo potřeba upravit nastavení plachet či navigovat. Další dny na vodě foukalo podstatně méně, a plavba tak byla výrazně klidnější.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Dufour 412	
Celková délka	12,35 m
Délka trupu	11,98 m
Délka na vodoryse	11,15 m
Šířka	4,2 m
Ponor	2,1 m
Výtlak	8 940 kg
Hmotnost kýlu	2 800 kg
Počet osob	12
Hlavní plachta	38 m ²
Gena	33 m ²
Motor	Volvo Penta 29,1 kW/40 HP
Objem palivové nádrže	200 l
Objem nádrží na vodu	380 l
Cena	od 165 000 EUR bez DPH
www.dreamyachtcharter.com www.dreamyachtcharter.hr	

účině. Pokud máte čas, stojí za to zůstat přes noc. Dá se tady nakoupit i využít služeb některé z vyhlášených restaurací. Další trasa pak může vést okolo malebných ostrovů přes otevřenou vodu kolem nejsevernějších pláží ostrova Pag až do hluboké zátoky na ostrově Rab. Stejnomené město nabízí všemožné vyžití, servis pro lodě i benzinovou pumpu a zejména malebné historické město s hradbami a výhledem na moře.

RAB – KRK (25 Nm)

Dále můžete směřovat k ostrovu Krk do mariny Punat. Během plavby je možné navštívit další zátoky Kamporska Draga nebo Supetarska Draga na severním břehu ostrova Rab. Vjezd do mariny Punat vyžaduje plnou pozornost především kvůli malé hloubce a poměrně úzké, ale dobře značené vodní cestě. V zátoce lze zůstat na kotvě nebo využít služeb mariny Punat. Návštěvu si zaslouží starobylý františkánský klášter na ostrovku Košljun.

KRK – CRES (36 Nm)

Tato etapa může být svým způsobem nejméně zajímavá vzhledem k tomu, že po cestě není moc příležitostí k úkrytu ani k zastávkám. V průplavu

Vela Vrata mezi Cresem a Istrií je nutné dodržovat plavební dráhu a dávat pozor na rozdělenou oblast plavby, na trajekty, které plují napříč, i na ostatní lodě. Plavbu mohou zpestřit i silné poryvy větru. V zátocy u městečka Cres se dá stát na kotvě, využít služeb luxusní ACI mariny nebo se vyvázat u mola přímo ve městě, které je v hlavní sezóně rušné, ale malebné, s mnoha restauracemi kavárnami i obchody.

CRES – POMER (32 Nm)

Závěrečná etapa vede opět přes „velkou“ vodu. Stojí však za to zastavit se nejdříve u některé z mnoha pláží na západním pobřeží ostrova Cres. Já mám nejraději tu proti majáku Zaglav. Během naší letošní plavby však právě v tomto místě nefoukalo vůbec a byl to jediný den, kdy jsme ani nevytáhli plachty.

Zbývá návštěva Puly a rozloučit se s touto příjemnou destinací. Odpůrci severního Jadranu říkají, že je zde horší počasí než na jihu. Reálně jsem to ale nikdy nepozoroval. Když jde fronta, tak většinou postupně zasáhne celý Jadran. Ani po letošní plavbě jsem názor na tuto oblast nezměnil. Mám ji rád.

Text a foto Daniel Guryča



Západní stranu ostrova Unije stráží krásně udržovaný maják Vnetak.

inzerce

Sezóna 2019 v prodeji!

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

jen 15% záloha na loď

u Dream Yacht Charter pro Chorvatsko,
Řecko, Turecko při platbě do 31. 12.

snížené zálohy
i u dalších flotil!

19 let
na trhu

ISO 9001
certified

U nás navíc získáte:

internet zdarma

ke každému pronájmu
v Chorvatsku nad 1.000 €

novou knihu

S větrem o závod
vítr je pánem jachtaře

ke každé objednávce do konce roku

YachtNet

www.yachtnet.cz



Foto Nicolas Claris

Nová úskalí charteru v Chorvatsku

Jak se zdá, chorvatské charterové firmy mění přístup k zákazníkům.

Po návratu z plavby na charterové plachetnici se základnou v Sukošanu v září 2018 proběhla obávaná kontrolní prohlídka zběžně, až povrchně.

Technik si loď sice obešel, rozvinul genu a hlavní plachtu, ale to bylo na palubě všechno. Podíval se ještě na kotevní vrátek, ale vyzkoušet ho nechtěl. Ani nenastartoval motor a neověřoval, zda není poškozena převodovka. V kokpitu otevřel bakistu a krátce do ní nahlédl. Jestli je v ní všechno, co jsme přebírali, zkontrolovat tím krátkým pohledem nemohl. V podpalubí se sice podíval na motor, ale žádnou další kontrolu inventáře neprovedl. Když jsem mu nabídl, aby si přepočítal záchranné vesty a harnessy, jen mávl rukou. Rovnou otočil přebírací protokol na podpiso-ovou stranu a potvrdil, že je všechno v pořádku. Celá kontrola netrvala snad ani deset minut,

po potápěčích, kteří dříve plavali od lodi k lodi a kontrolovali jejich dna, kýly a kormidelní listy, nebylo ani potuchy.

Když se nad tím zamyslíte, je tato změna logická. Pro velké charterové firmy s desítkami lodí, které se v Chorvatsku vytvořily, je ekonomicky výhodnější riskovat ztráty za utajené škody, či za vyřazení lodě z provozu, než si najímat další pracovní síly a drahé potápěče. Jestliže byste měli každý pátek v podvečer důkladně zkontrolovat za dvě hodiny padesát lodí, potřebovali byste k tomu armádu techniků a rotu potápěčů, takže je levnější eventuální škody nárokovat pojišťovně a nehojit se

na kaucích zákazníků. A také jde o konkurenční boj. V Chorvatsku dnes operuje mnoho velkých charterových firem, které doufají, že když ukážou lidskou tvář, zákazníci se k nim budou vracet.

Nicméně v poslední době se v Chorvatsku pro jachtaře objevila nová úskalí, a to v podobě chování držitelů koncesí na bójková pole. Podle zprávy rakouské jachtařky, zveřejněné v publikaci 888 přístavů a zátok, vydané v červnu 2018, došlo v srpnu 2017 k brutálnímu útoku na dva katamarany, jež použily vlastní kotvy a vyvázaly se záďemi ke břehu asi 200m od bójkového pole v zátocce Remetic.

Večer připlul člun s mladíkem, který chtěl vybrat kotevní poplatek. Když kapitáni katamaranů odmítli se zdůvodněním, že jsou v zákonné vzdálenosti od bójkového pole, připlul za půl hodiny větší člun s jiným mužem, který bez řečí přeřezal nožem vyvazovací lana obou katamaranů. Navíc vyhrožoval, že tímto to nekončí a že posádky katamaranů čeká bezesná noc. Po setmění opravdu začala v měsíční záři další agrese – objevily se dva nafukovací čluny, které po více než hodinu najížděly velkou rychlostí na trupy katamaranů. Majitel jednoho z nich vytočil tísňovou linku 112 a požádal o pomoc policii v Šibeniku. Napřed byl ujištěn, že bude vyslán hlídkový člun, ale poté, co se vyjasnilo, kde útoky probíhají a že pachatelé jsou zřejmě zaměstnanci majitele koncese na bójkové pole, policejní dozorcí prohlásil, že člun nepřijede, poněvadž má poruchu. Útočníci to věděli, protože během útoků křičeli, že policie je jejich kamarád. Ještě horší než materiální škody ve výši několika stovek euro byl psychický ořes, který posádky obou katamaranů utrpěly. Přitom útoky spojené s kotvením vedle bójkových polí v oblasti ostrovů Kakan a Kaprije nejsou ojedinělým jevem.

Když jsme v září 2018 zakotvili v úžině mezi ostrůvky Veli a Mali Borovnjak před zátokou Potkučina na Kakanu ve vzdálenosti asi 150m od nejbližší bóje, abychom se vykoukali a poobědvali, byl u nás okamžitě nafukovací člun

s mladíkem, který požadoval poplatek. Na mou námitku, že zde budeme stát na vlastní kotvě asi jen dvě hodiny a jsme mimo bóje, odpověděl, že musíme buď zaplatit, nebo se přesunout o 300 metrů, neboť tolik činí šířka pásma kolem bójí, na něž se vztahuje koncese. Je třeba říci, že vystupoval slušně, nicméně k nějakému vystupňování agrese jsem důvod nezadal. Zvedli jsme kotvu, objeli Mali Borovnjak a zakotvili z druhé strany. Teprve dodatečně jsme zjistili, že podle chorvatských zákonů činí ochranná zóna kolem bójkových polí pouze 150 metrů, takže mladík evidentně lhal. Nicméně nikomu nedoporučuji, aby na této vzdálenosti trval a hádal se s muži v nafukovacích člunech, zejména v oblasti ostrovů Kakan a Kaprije.

Od roku 2018 také platí nový zákon o kotvení vedle pláží, chráněných plovoucí bariérou. Pro jachty do délky 12m činí vzdálenost od bariéry minimálně 50 metrů, pro lodě nad 12 metrů pak 150 metrů. A v roce 2018 rovněž začal platit nový zákon o konzumaci alkoholu za kormidlem. Kapitán nyní může mít 0,5 % (dříve platila nulová tolerance), avšak překročení vede k vysokým pokutám – do 1,19 % pokuta činí 3 000 HRK, do 1,60 % 6 000 HRK, do 2 % 9 000 HRK plus 1 den zákazu vedení lodě, do 2,5 % 12 000 HRK plus 2 dny zákazu, nad 2,5 % 15 000 HRK plus 3–7 dní zákazu.

Text a foto František Novotný



Pole kotevních bójí v zátocě Potkučina v průlivu mezi ostrovy Kakan a Kaprije představuje pro držitele koncese zlatý důl. Toto kotviště je nejen dobře chráněné, ale též strategicky položené. Leží uprostřed oblíbených jachtařských tras, 10 Nm od Šibeniku a v téže vzdálenosti od národního parku Kornati. Primošten je vzdálen pouhých 13 Nm, takže kotviště je dobrým výchozím bodem k plavbám na jih, na Šoltu a Hvar. Na vrcholu sezony zde kotví až 40 jachet, proto se dá čekat, že držitel koncese si bude hájit svá práva, bohužel někdy nevybíravými s pirátským hraničícími metodami.

Inzerce



BENETEAU



Oceanis Yacht 62



OFICIÁLNÍ DEALER



BENETEAU



FOUNTAIN PAJOT

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



NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

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

www.bemex.cz



Poprvé na loď s dětmi

Jak si užít jachting s rodinou a nezbláznit se z toho

Chtěli byste vzít na jachtařskou výpravu i zbytek rodiny a nevíte jak na to? Říkáte si, jestli vaše děti nejsou ještě moc malé? Vaše drahá polovička s dětmi na loď nechce a vy nevíte, jak ji nebo jeho přesvědčit? Na následujících řádcích přinášíme několik tipů a praktických rad, jak vymyslet rodinnou dovolenou na lodi tak, aby si ji pokud možno všichni užili.

DĚTI

Rádi byste, aby s vámi vaše rodina jela na moře víc než jednou? Pak je velice důležité, jaká bude jejich první plavba. Dobré plánování je klíčem k úspěchu a nejlepší je, když plánujete rovnou s dětmi i partnerkou nebo partnerem. Ukazujte dětem hezké fotky z moře, nechte je prohlížet jachtařské časopisy, ptejte se všech, jak by si plavbu představovali a co by tam chtěli zažít. Zkrátka vytvořte atmosféru příjemného očekávání. Vaše žena a dospívající dcera by chtěly hlavně lenořit a opalovat se? Syn mluví o potápění a objevování pustých ostrovů a nejmenší dítě chce stavět hrady na pláži? Zkuste tedy vymyslet plavbu tak, aby se našlo pro každého něco z toho, na co se těší.

KDY A KAM PLOUT?

Oblast a datum dovolené vybírejte tak, aby byla vaše první společná plavba co nejklidnější. Teplá voda, sluníčko a moře jen mírně zvlňené v lehkém větru, to je asi idylická představa každého začátečníka. Volte raději místa, kde můžete dělat jen krátké denní etapy, pokud se ukáže, že je posádka na vodě spokojená, obvykle je snadné plavbu prodloužit. Horší je opačný případ, kdy se snažíte o dlouhou přeplavbu a už v půlce je vaše partnerka zmrzlá a našťvaná, děti otrávené a pes dostane mořskou nemoc. Hlavně menším dětem musíte dopřát i dostatek jiných aktivit – koupání, pláž, hřiště, zmrzlinu nebo průzkum pobřeží. Počítejte s tím, že budete často motorovat nebo plout podplachtění. Ale jestliže to znamená, že bude vaše rodina na lodi spokojená a bude chtít plout znovu, je to tak v pořádku. Postupně získají zkušenosti a časem třeba budete moct udělat plavbu i dobrodružnější.

BEZPEČNÁ PLOVBA JE DOBRÁ PLOVBA

Dobře také zvažte, jak zdatný jste kapitán. Zvládnete celou loď sám včetně vyplutí a přistání, zatímco se vaše partnerka bude starat o děti, které zrovna v tu nejhorší možnou chvíli nutně potřebují kakat, svačit a pomoci se stavěním lega? Je na lodi někdo, kdo si poradí, když vy, kapitán, spadnete do moře? Obvykle dobře funguje, pokud jede společně několik dospělých s dětmi, pak se vždycky najde pomocník na palubě i někdo, kdo se postará o ty nejmenší. A děti se zpravidla daleko lépe zabaví, když je jich víc pohromadě.

Rozhodně nepodceňujte bezpečnost. Hned na začátku plavby stanovte jasná pravidla, jedno z nejdůležitějších je, že děti by měly mít po celou dobu na vodě oblečené záchranné vesty. Dbejte na to, aby mělo dítě vestu na svou velikost, příliš malá ani příliš velká nebude správně fungovat, a pokud bude dítěti výrazně nepohodlná, těžko ho budete přesvědčovat, že ji musí nosit pořád. Mezi další osvědčená pravidla patří, že z kokpitu a do vody se chodí jen se souhlasem dospělého. Vysvětlíte (nejen) dětem, jak se správně pohybovat po lodi a na co si dávat pozor. Pokud plujete s malými dětmi (nebo i se psem), ptejte se v charterové společnosti, jestli vám na loď můžou dát ochrannou síť podél zábradlí.



Nebojte se na loď jet ani s miminkem. Ve vajíčku se vyspí a z kokpitu pozoruje okolí, podlaha v kokpitu je ideální na hraní a do kajuty se vejde i kočárek.

S JAK STARÝMI DĚTMI JE MOŽNÉ PLOUT?

Na jachtingu je mimo jiné krásné to, že se dá dělat v jakémkoliv věku. A jako se říká, že neexistuje špatné počasí, jen špatné oblečení, stejně tak je možné říct o plavbě s dětmi, že neexistuje nevhodný věk, jen špatná příprava. Myslíte si, že není dobrý nápad jet na loď s miminkem? Rodiče, kteří to zkusili, říkají, že s miminkem je to naopak skoro nejjednodušší. Přinejmenším vám nikam neuteče, nevádí mu houpání lodě a ke spokojenosti mu vlastně stačí celkem málo – kromě rozumného pohodlí a jídla potřebuje ze všeho nejvíc spokojenou a klidnou maminku. Dokud je jeho maminka na lodi v pohodě a dokáže zabezpečit běžné potřeby, zvládne miminko obvykle plavbu bez potíží. Největší problém může být v letních měsících velké vedro, myslíte na to, abyste měli

bimini nebo nějakou stínící plachtu přes kokpit. Na loď s sebou určitě vezmete autosedačku-vajíčko, ve které můžete miminko mít podle potřeby v kokpitu i v podpalubí, na spaní se bude hodit i nějaký košík, ten zapasujete například v salonu mezi stůl a opěradlo lavice.

Asi nejnáročnější je plavba s dětmi ve věku 1–4 roky. To už chce být malý človíček samostatný, ale ještě se o sebe neumí postarat. Všechno potřebuje prozkoumat, ale pohyb po lodi je pro něj náročná překážková dráha, většinu času se neobejde bez pomoci dospělého a dokáže vás na lodi pořádně zaměstnat. V tomhle věku nejvíc oceníte síť podél zábradlí a dobře padnoucí záchrannou vestu. Určitě nezapomeňte vzít oblíbené hračky, knížky a spoustu dobrých věcí ke svačince.

Zhruba od pěti let mohou být děti na lodi vaši parťáci a pomocníci. Obvykle už chápou a jsou schopné dodržet pravidla, pokud je necháte, většinou se rády zapojí, a když dostanou drobné úkoly, budou si připadat důležitě a zodpovědně. Ukažte jim, jak věci fungují, naučte je uvázat fender, nechte je kormidlovat, požádejte o pomoc třeba při ranních kontrolách motoru a vychováte si vděčné plavčíky. Ale připravte se na to, že jakmile jednou vpustíte na loď lego, budete ho pak nacházet úplně všude, takže zkontrolujte, že máte sítko na sací hadici bilge pumpy.

Představa dovolené s otráveným pubertákem ve stísněném prostoru lodě může být pro některé rodiče noční můra. Tady snad ještě mnohem víc než v jiných případech platí, že důležité je mluvit s dětmi o vašich plánech předem. Naslouchejte jim, ptejte se, co je pro ně důležité, snažte se sladit společně své představy o dovolené. Pokud vzbudíte jeho zájem, dokáže dospívající dítě hodně pomoci s provozem na lodi. Ale raději ani nezkoušejte vyplout bez připojení na internet. I větší děti ocení, když budou mít s sebou kamaráda, ale na druhou stranu, pokud je puberták sám jen s rodiči, možná si užije i věci, nad kterými by jinak vsrtevnický ohrovoval nos.

CO NEZAPOMENOUT NA PLOVBU S DĚTMI?

Nespoléhejte na to, že děti vydrží delší dobu jen na lodi, určitě vezmete dostatek vybavení na koupání a na pláž. S potápěčskými brýlemi si ve vodě poradí i tříleták, všechny děti od batolat až po pubertáky potěší kyblík a síťka na lovení havěti. Velice se osvědčil nafukovací paddleboard – poslouží jako opalovací lehátko, pirátská loď i expediční plavidlo pro výpravu na břeh, a když na palubě moc překáží, celkem snadno ho sbalíte. Hodně radosti udělá i nějaký jednoduchý vodotěsný foťák, který dovolíte dětem používat.

Mobil, tablet nebo notebook by neměl být během plavby hlavní zábavou (to ostatně platí i pro dospělé...), ale doma je nenechávejte, pohádku nebo hru rozhodně oceníte, když potřebujete uplout delší úsek nebo se nerušeně soustředit třeba na složitější příjezd do přístavu. Nezapomeňte s sebou vzít nabíječky na 12 V, a pak taky takové ty všední a obyčejné věci, jako jsou dlouhé kalhoty a bunda proti větru, čepice nebo klobouk proti slunci a nějaké medikamenty pro případ mořské nemoci (pro děti asi nejlépe klasický Kinedril nebo homeopatikum Cocculine). A hlavně nezapomeňte dobrou náladu.

A co na plavbu s dětmi a domácími mazlíčky říkají majitelé charterových společností a agentur? Položili jsme jim následující otázky:

Jaké máte zkušenosti s dětmi a domácími mazlíčky na charterových plavbách? Co pro ně charterové společnosti nabízejí?

PETR ČECH, AAYACHT

S dětmi a domácími mazlíčky na palubě máme jen samé dobré zkušenosti. Často se stává, že neplechu na lodi dělají spíše dospělí než děti. V současné době nabízí téměř všechny charterové společnosti možnost vzít si domácího mazlíčka s sebou na dovolenou – avšak za extra poplatek za úklid. Co se týče dětí, pro ty mají charterové společnosti připravené bezpečnostní sítě, záchranné vesty či paddleboardy nebo nafukovací



Jakmile dítě začne chodit, je třeba ho pořád hlídat.



Děti baví kormidlovat.



Nezapomeňte s sebou vzít spoustu dobrých věcí ke svačince.

hračky do vody. Pokud si klienti chtějí užít poklidnou dovolenou a věnovat se pouze rodině, nabízíme zkušené skippery, kteří vytvoří zábavnou plavbu na lodi jak pro děti, tak pro dospělé.

TOMÁŠ KAPIČKA, ALTUMARE

S dobře vychovaným, pohodovým a zdravě sebevědomým jedincem je to na palubě o dovolené velká zábava. Vlastně to platí pro každého člena posádky... S neurotickou a stále skuhrající holčičkou to žádná procházka růžovým sadem nebude, i když na sobě bude mít módní růžový obleček. Vlastní zkušenosti mám s naším ohařem, který si plavbu na jachtě i plavání v moři velice užíval. Méně už si jeho přítomnost užívali obyvatelé chorvatských ostrovů, kteří ho prohlašovali za velkého a nebezpečného psa. Naštěstí na vzdálenějších ostrovech, kde jsou honitby, byl skutečnou celebritou! Myslím, že je důležité, s kým a taky kam se vydáváme. Ne všude jsou podmínky pro domácí mazlíčky vhodné a některé trasy a ostrovy nemu-

být vhodné/zábavné pro děti. Nezkoumal jsem, jestli charterovky něco speciálního nabízí pro domácí mazlíčky, důležitý je názor majitele jachty, respektuji, že někdo může mít důvody (např. alergie), pro které si na jachtě nebude domácí mazlíčky přát. Co se týká dětí, musíme jim věnovat pozornost a mít pro ně bezpečnostní vybavení, charterové předpisy (aspoň ty řecké) určují, co musí být pro děti na palubě, a slušná charterovka udělá maximum, aby splnila každé rozumné přání posádky (aspoň my se o to na naší základně v Řecku snažíme a stejný přístup vidím i u našich partnerů ve světě).

RADOMÍR RUSEK, LEVANTER

Dětem se plavby na moři obecně velmi líbí. Skotačení v průzračné vodě a skákání z paluby lodě v zátokách během kotvení patří bezesporu k vrcholům dětské zábavy. Na plavbu je možné vzít děti již od útlého věku, neboť jsou zvyklé na houpaní z dětských kočárků a plavba jim a rodičům

nečiní zvláštní problém. Větší péči dospělých však vyžadují děti starší, které jsou schopny samostatného pohybu po palubě, neboť ve vlnách by mohlo snadno dojít k přepadnutí dítěte přes palubu (MOB). Na požádání je však možné vybavit loď bezpečnostní sítí, která pádu dětí nebo zvířat z paluby dokáže účinně zabránit. Majitelé domácích mazlíčků se však musí připravit na to, že poplatek za závěrečný úklid lodě bude pro ně vyšší, rozhodnou-li se svému pejskovi předvést kouzlo námořního jachtingu.

ONDŘEJ LABUDA, MARAIS

Osobně jezdím na loď s vlastními dětmi nebo jako skipper pro rodiny s dětmi a zkušenosti mám především pozitivní. Pokud se celá plavba (návrh trasy, přizpůsobení se vlivům počasí atd.) upraví dle těch nejmladších, pak je možné vyplout s dětmi jakéhokoliv věku. Několikátým rokem pořádáme flotilovou plavbu rodin s dětmi (www.marais.cz/rodinna-plavba). Přístup charterových společností je velmi pozitivní – dokážou nabídnout dětské vesty, early check-in, vodní hračky a další vhodné doplňky a služby.

ING. MILOŠ KŘENEK, MORAVYACHT

S plavbami s dětmi máme opravdu bohaté zkušenosti. Už 25 let před založením magazínu Dovolena na lodi jsme s manželkou a s našimi dětmi jezdili na vlastnoručně vyrobených plachetnicích s dětmi po moři. S dětmi i s vnučaty jezdíme dodnes. O plavbách s dětmi jsem napsal také několik článků, např. v YACHTU 8–9/2013. Pořádáme také plavby s kapitánem pro rodiny s dětmi. Děti snášejí plavbu na moři mnohdy lépe než rodiče, a tak se nemusíte bát vzít svoje dítě s sebou na palubu, ať už si objednáte plavbu s kapitánem, nebo využijete svého kapitánského průkazu, ale to jen v případě, že jste sami přesvědčeni o tom, že to zvládnete. S domácími mazlíčky máme bohužel špatné zkušenosti, protože vás omezují vzhledem ke svým potřebám v plavbě, a to zejména při špatném počasí.



Velice se osvědčil nafukovací paddleboard – poslouží jako opalovací lehátko, pirátská loď i expediční plavidlo pro výpravu na břeh, a když na palubě moc překáží, celkem snadno ho sbalíte.

ZUZANA BALLASCHOVÁ, MY WAY YACHT CHARTER

Deti na jachte? Na väčšine lodí nie je problém doobjednať adekvátnu výbavu pre deti (sieťe a hanesy). Potom to chce už len trpezlivých, pohodových a pozorných rodičov a upraviť náležité trasu, bezpečnosť plavby musí byť prvoradá. Katamaran je na plavbu s deťmi dobrá voľba. Domáci miláčikovia na lodi? Ak s tým miláčik ani majiteľ nemá problém, prečo nie... Niektoré charterovky ponúkajú možnosť psa na lodi za príplatok za čistenie.

MONIKA MIKESKOVÁ, NIKA YACHT

Deti a pejsoci väčšinou pobyt na lodi milujú, musí sa však prispôsobiť trasa a spôsob plavby (častejšie prestávky, kúpanie a vychádzky). Pro deti mívajú charterové spoločnosti k dispozícii detské záchranne vesty. Pri väčšom počte detí na palube (3 a viac) môžu požadovať príplatek a ne vždy je vesta odpovídající velikosti, proto se pro častější plavby vyplatí vesta vlastní. Pejška na palube je vždy třeba nechat odsouhlasit předem, charterová společnost většinou povolí psi malého až středního plemene. Je třeba zvážit, jaký typ lodě si pronajmáte, jak se bude pes koupat a venčit. Vždy se hraje příplatek za závěrečný úklid po domácím mazlíčkovi.

IGOR PIÑOS, PIÑOS YACHT

Moje šestiletá dcera Viktorie byla poprvé v Karibiku ve věku 4 měsíce a od té doby pořád,

i v Řecku v zimě, ve 4 letech plula přes Atlantik na katamaranu a tak. Ideální je skutečně katamaran. Dítě se rychle naučí rozeznávat teritoria, kam smí a nesmí, nebo smí jen s doprovodem a s vestou. Mořskou nemocí většinou překvapivě netrpí. Na lodi jsou rychle jako doma. Jediné, co pro ně charterovky poskytují, je za příplatek síť na zábradlí. Jedna osoba však musí

mít dítě stále pod dohledem. Od cca 5 let ale děti samy úspěšně kormidlují. Děti mohou také profitovat ze stále častěji nabízené wifi, ale je to cesta, jak jim proměnit cestu ve válení se s tabletem v kajutě. Co se mazlíčků týče, tam je to ještě jednodušší. U některých charterovek je zajímavá příplatek, který na vás budou chtít, to je vše. Jiným je to jedno.

DĚTI



Starší děti můžete zapojit do práce na palubě.

INZERCE

Yacht Charter
Charter Management
Charterové služby
Servis lodí
Organizace
regat a flotil

www.full-team.com

FULL TEAM
Your sailing team
since 1994

info@full-team.com • Tel./Fax. 023/384-502 • Biograd na Moru

MATĚJ NOVÁK, YACHTCLUB PRAHA

Mohu hovořit pouze o naší společnosti, jelikož žádné jiné zkušenosti nemám. Pro děti a mazlíčky máme připravenou možnost speciálního balíčku, kdy palubu opatříme ochrannou sítí, aby nevypadli, dále máme dětské vesty všech velikostí, i ty úplně nejmenší, a v neposlední řadě nabízíme speciální kšíry/popruhy, do kterých se děti nebo mazlíčci navlečou. Tyto popruhy jsou ukotveny v kokpitu a slouží pro to, aby se děti nebo mazlíčci mohli po dobu plavby pohybovat v kokpitu, ale zároveň nemohli vypadnout. Pro děti pak nabízíme velké množství vodních hraček.

MARTIN VOŽENÍLEK, YACHTNET

S dětmi máme především mnoho osobních zkušeností. Když byly ještě malé, výborně nám v lodi posloužila přenosná autosedačka. Přestože charterové společnosti nabízejí různé bezpečnostní sítě, to nejlepší, co můžete pro své děti udělat z hlediska bezpečnosti, je zvyknout je hned od začátku, že pokud jsou na lodi, musí mít záchrannou vestu. Jakmile si na vestu zvyknou, máte vyhráno. Vesta kromě své hlavní funkce ztlumí i případné pády na palubě. Zapůjčení dětské vesty se dá předem domluvit u většiny společností, přesto doporučujeme zakoupit vlastní vestu, aby si na ni děti mohly zvyknout už doma. V případě domácího mazlíčka pro naše klienty vždy prověříme, zda tuto možnost majitel lodi nabízí a kolik bude stát případný úklid lodě.

Připravily **Kateřina Staňková**
a **Eva Skořepová**

Foto **Gilles Martin-Raget, Daniel Guryča,**
Eva Skořepová a Hanka Colins



Děti se zpravidla daleko lépe zabaví, když je jich víc pohromadě.

Jak na loď se psem



Pes, v tomto případě Fífinka, může být na lodi jako doma.

Se čtyřnohým přítelem je to na lodi v mnoha ohledech podobné jako s dětmi, i v tomto případě musíte své plány přizpůsobit. Zvažte předem praktické aspekty soužití na lodi – vejde se velký pes na malou loď? Kde bude spát? Jsou ostatní členové posádky srozuměni s tím, že s vámi pojede i pejsek? Pokud váš čtvernožec rád štěká, počítejte s tím, že své sousedy v marině nejspíš nepotěšíte. V případě pronajaté lodě se rozhodně předem domluve s charterovou firmou, jestli psa s sebou vůbec na loď můžete vzít, případně jestli mají k dispozici ochrannou síť podél zábradlí.

I psovi pořídte na moře padnoucí záchrannou vestu, ta psí by měla mít na hřbetě pevné ucho, za které je možné zvíře zvednout. Tohle oceníte i například při nastupování na loď z gumového člunu, kdy bývá potřeba pejskovi na palubu pomoci. Pokud jedete poprvé a netušíte, jak bude váš pejsek plavbu snášet, plánujte raději kratší úseky a počítejte s přestávkami na pobřeží a vyvenčení na břehu. Nezapomeňte, že i pes může trpět mořskou nemocí! Ještě v přístavu se



Fífinka se také ráda koupe a není pro ni problém skočit z lodě.



I pes by měl mít záchrannou vestu.



Děti i psi si to na lodi užijí.



Colins
Yacht Club

www.cyc.cz

inzerce

s pejskem v klidu projděte po lodi, dopřejte mu čas, aby se s novým prostředím seznámil. Některým psům může vadit nezvyklý houpavý pohyb, chůze přes lodní lávku nebo i po plovoucím mole, kde jsou mezi prkny mezery. Stejně jako s dětmi i s pejsky je důležité, aby pániček byl v klidu a v pohodě, jakákoliv vaše nervozita a stres se na chování vašeho kamaráda určitě odrazí.

SE PSEM NA LODI MÁ BOHATÉ ZKUŠENOSTI HANKA KOHOUTOVÁ Z COLINS YACHT CLUBU:



Češi jsou velcí milovníci a chovatelé psů a stále přibývá lidí, kteří si berou psa s sebou na dovolenou, anebo nemají nikoho, kdo by jim ho hlídal. Psy, kočky, popř. jiné domácí mazlíčky některé charterové společnosti na lodi vůbec nepovolují. Málo z nich naopak bez problémů ano. Ale nejvíc je společností, kdy za příplatek můžete vzít své zvířátko s sebou. Zatím nikdo nerozlišuje, zda berete malého či velkého psa, kočku nebo třeba křečka, poplatek je vždy stejný, cca 100–200 EUR. Charterové společnosti pro domácí mazlíčky zatím nic speciálního nenabízejí. Tak jenom na vás záleží, jak svému mazlíčkovi společnou plavbu zpříjemníte.

Mnozí domácí mazlíčkové jsou opravdu domácí a cestování nemají rádi. Pokud však máte to štěstí, že váš pes je akční jako naše Fifinka, rád cestuje, je vždy první na lodi, zvládá náklony a rád se koupe, pak plavba může být v pohodě. Ale stejně jako když máte na palubě děti, je potřeba psa na plavbu přivyknout a přizpůsobit mu charakter plavby. Náš přerostlý yorkshire Fifinka je maskotem Colins Yacht Clubu a jezdí s námi na lodi už pět let. Brali jsme ji s sebou už od půl roku a pomalu ji zvykali na houpavé prostředí. První týden jsme ji skoro pořád drželi v náručí nebo v pelišku na bezpečném místě a pouštěli po palubě jenom za bezvětří. Na druhou plavbu už byla na lodi jako

doma a začala si zvykat na větší a větší náklony. Asi dvakrát sjela po hraně lodě do vody a jednou propadla otevřenou luknou do přední kajuty, než si začala dávat pozor na všechny lodní nástrahy. Bylo potřeba vyřešit hlavní problém – venčení. Psi jsou čistotná zvířátka a trpí, pokud by měli „kakat a čurat“ doma, tudíž na lodi. Je potřeba dělat zastávky v přístavu nebo zajet gumákem na břeh a udělat se psem ranní a večerní vycházku. Pokud však jsou podmínky, kdy nejde včas zastavit u břehu, chodí Fifinka co nejdál, tedy ke kotvě. Což musíme hlídat. Hlavně ten člen posádky, který se stará o kotvu nebo o spinakr. Když je slabý vítr a moře bez vln, necháváme našeho psa běhat bez uvázání. Jestliže jsou těžší větrné podmínky a vlny, Fifinku vždy přivážeme, aby mohla jen kousek po palubě a dáme jí plovací vestu. Jako maskot Colins Yachtu má profí vestu z Anglie. Do kapsičky se jí vejde i malá láhev whisky. A když přijdou těžké podmínky, silný vítr a vlny, anebo se blíží nějaká pro psa stresová situace (budou hodně rachotit plachty, bude křičet posádka při závodě či přistávání...), Fifinku zavřeme do kajuty. Sice se jí to moc nelíbí, ale v pohodě to zvládá. Když ji vypustíme, tak nás má pak ještě radši. V marině ji pouštíme na volno, ale musíme hlídat a pak jít uklidit. Jako každý pes má velmi dobrý čich, proto občas zaběhne na jinou loď na snídani a nestřežené kolečko salámu hbitě ukradne. Fifinka je malý vcelku milý pes, tak je její návštěva na ostatních lodích vítaným zpestřením. Pokud se večer zdržíme na pivu v nějaké blízké konobě, kde nejedí auta, že ji máme na volno, jde sama spát na loď a vždy bezpečně pozná, která loď je naše. Fifinka velmi ráda jezdí na gumáku, kajaku a paddleboardu. Za svých pět let byla mnohokrát v Chorvatsku a v Itálii, přeplula Jadran z Benátek do Primoštenu, byla ve Francii na Volvo Ocean Race... Má napluto víc námořních mil než mnohý jachtař. Svým šestým smyslem se naučila bravurně zvládat náklony lodě – vždy si najde místo, kde je bezpečno.

Jako každý pes nemá ráda hluk a křik. Když rachotí vinšny (jdeme do obratu), už ví, že se budou klepat plachty, což nemá ráda a štěká, dokud plachty nedotáhneme a nevytrimujeme. Říkáme, že je hlavní trimer. Fifinka se také ráda koupe a není pro ni problém skočit z lodě do vody. Bohužel ji stresuje, když do vody skáče posádka. Asi myslí, že nikdo neumí plavat, a tak se snaží všechny zachránit tím, že jim usilovně brání ve skoku do vody nebo za nimi hned skočí a snaží se je dostat zpátky k lodi. Nejvíc ji rozčiluje radostrný křik dětí, když skáčou ze zadního plata do vody. V tom případě ji musíme zavřít do kajuty, aby zůstala v klidu.

Když váš pes rád cestuje a vy znáte jeho charakter a na základě toho mu vytvoříte podmínky, aby se nestresoval, pak pro vás i vaši posádku bude společná plavba v pohodě.

Dovolená na lodi
zprostředkujeme pronájem lodě
na Vaší dovolenou
ve všech jachtařských lokalitách světa.

Při hledání lodě na Vaší dovolenou
zkuste také naše ceny.

Kapitánské průkazy
české, chorvatské, RYA

Kurzy jachtingu

Chorvatsko, květen + září

RYA Skotsko, 25. května – 2. června

Colins regaty 2019:

Izolepa Cup – Orlík, sobota 3. srpna

Slapseidon Cup – Slapy, sobota 17. srpna

Champagne Cup Classic

– Chorvatsko, 14. – 21. září

Champagne Race – Mistrovství ČR ORC

Colins společné plavby 2019:

Family Flotila – Chorvatsko, červenec

Sardinie – červen

Řecko – říjen

Seychelly – listopad/prosinec

Karibik – leden

Thajsko – březen



www.cyc.cz



Nezapomínejte na předpověď počasí

Počasí. Věc, kterou zatím a v dohledné době rozhodně nebudeme mít pod kontrolou, náš každodenní život však do značné míry ovlivňuje. Někoho sice více, jiného méně, na dovolené na lodi ale všechny stejně.

když je jich pořád méně, stále ještě existují destinace, které se řídí jakýmsi ročním cyklem a v jistém období se od nich dá očekávat určitý typ počasí. Proto se snažíme svůj pracovní rytmus sladit tak, abychom na vytouženou dovolenou jeli v termínu, od kterého očekáváme to nejlepší počasí. S vědomím té nejlepší přípravy bukujeme loď. A jak se datum nalodění blíží, s napětím sledujeme vyhodnocení této loterie.

Je potřeba si uvědomit, že navzdory snaze vědců po dlouhá staletí ještě pořád všemu nerozumíme a přesně předpovídat vývoj počasí na dlouhou dobu dopředu jde jenom stěží, nebo spíše vůbec. Některým nepříjemným překvapením se jde vyhnout zjišťováním místních podmínek už v době plánování. V Řecku lze v létě očekávat meltemi, na Kapverdech pasát, přeplavba do Karibiku v létě

může být provázena hurikánem a v lednu na Seychelách pravděpodobně zmoknete. Jestli to není zrovna to, po čem toužíte, je lepší se těmito obdobími vyhnout.



Lentikulární oblaka vznikají většinou u hornatějšího pobřeží na jeho závětrné straně, téměř jistě předpovídají zesílení větru.

Vývoj počasí v dané oblasti také můžete začít sledovat ještě před začátkem dovolené, zvláště jestli se orientujete v synoptických mapách a víte, jaké následky mívá příchod tlakové níže, fronty či jak se projevuje sílí tlakové výše. Zejména pokud se chystáte do oblasti (na severní polokouli), která leží na západ od kontinentu (Kanárské ostrovy, Madeira, Kapverdy, Island), nebo je tímto směrem orientovaná (Portugalsko, Irsko, západní Francie, Španělsko), můžete vývoj počasí začít sledovat už týden nebo 5 dnů před naloděním. Budete tak mít přehled o nedávných událostech a co vás nejpravděpodobněji čeká. Tady totiž předpovědní modely fungují lépe, protože útvary vznikající nad Atlantikem sem dorazí nejméně ovlivněny pevninou, a tedy relativně stabilní. Čím více se posunujeme do vnitrozemí, tím nastává v proudění mas vzduchu více komplikací, které každou předpověď ztěžují. Předpověď na více než 2 až 3 dny je například v Chorvatsku potřeba brát spíše s rezervou.

Po nalodění tedy víme, co v nejbližších dnech očekávat. Podle toho můžeme vyrazit na svou okružní plavbu jiným směrem, případně změnit své plány úplně. Nikomu se nechce plout celý týden proti větru, i když jsme to Lastovo chtěli už konečně vidět. Jestliže podle předpovědi zjistíte, že vás čeká den, kdy pravděpodobně nevyplujete, je dobré jej naplánovat někde, kde bude mít i vaše posádka dostatek vyžití. Celý den v dešti a stresu kontrolovat kotvu je totiž otrava i v sebekrásnější zátocce.

V současné době se těší stále větší oblibě aplikace a stránky typu Windy, Predictwind, YR.no apod., teoreticky více připravení jachtaři zase vyhledávají předpovědi založené na grib souborech. I zde je potřeba přesně vědět, na co koukáme, a jaká jsou úskalí jednotlivých modelů. Grib files jsou skvělé na otevřeném oceánu, protože vycházejí z tlakové situace a její aktuální tendence. Téměř vůbec ale neberou v potaz vliv pevniny a termiku, která dokáže speciálně u hornatého pobřeží povětrnostní situaci značně ovlivnit. Windy zase používá rozdílné předpovědní modely a je dobré ověřit si, který máte zapnutý a jaké jsou jeho devízy nebo úskalí. Dalším faktem je, že YR jsou Norové, Predictwind Novozélandčané, a i když poskytují relativně dobrý servis i celosvětově, je vhodnější je používat v destinacích, které jsou jim blíže a mají v nich více zkušeností. I z toho důvodu je nejlepší sledovat hydrometeorologický ústav té země, ve které plujete. Windy vám sice řekne, že v Zadaru lze očekávat bóru nebo jugo, ale meteo.hr i z historické zkušenosti ví, co s nimi udělá Velebit, a více nebo méně důrazně vám řekne, abyste raději zůstali na břehu.

Obzvlášť v letních měsících se také vyplatí sledovat tzv. CAPE index. Jde o míru, do které je vzduch ochoten se pohybovat a mísit, a to hlavně ve vertikálním směru, a tím pádem vám řekne dost o možnosti vzniku bouřek. Čím větší je tento index, tím dřív a silnější zažijete bouři. Tu samozřejmě nejde předvídat o moc dříve, než opravdu dorazí (i když se dají sledovat úhrny srážek a blesků v okolí za pomoci strážek, které zveřejňují aktuální radarové snímky). Můžete na ni být ale připraveni a v případě nocování na kotvě například spát v kokpitu.

Další důležitou znalostí je rozeznávání oblaků, které umí také říci mnohé o tom, co vás čeká, a jestli předpověď vychází. Pokud vidíte od západu (severní polokoule) přibývání nejdříve vysoké oblačnosti typu cirrus, později se snižující k alto- a nimbostratům, už si pomalu chystejte nepromokavou bundu. Když zase spatříte speciálně ve Středozemním moři lenticulární oblak (tzv. flying saucer), víte, že v nejbližších dnech budete plout jenom zrefování na maximum. Beránky na obloze za tlakové výše znamenají klidné slunění přes den, večer z nich ale může nasbíraná vlhkost spadnout v rámci bouřky zpátky na zem.

Počasí záleží i na teplotě, která se mění s denním cyklem. Bouře se spustí nejdřív večer, s ranním svítáním většinou mizí. Při gradientovém proudění (vznikajícím působením tlakové výše/níže) va-



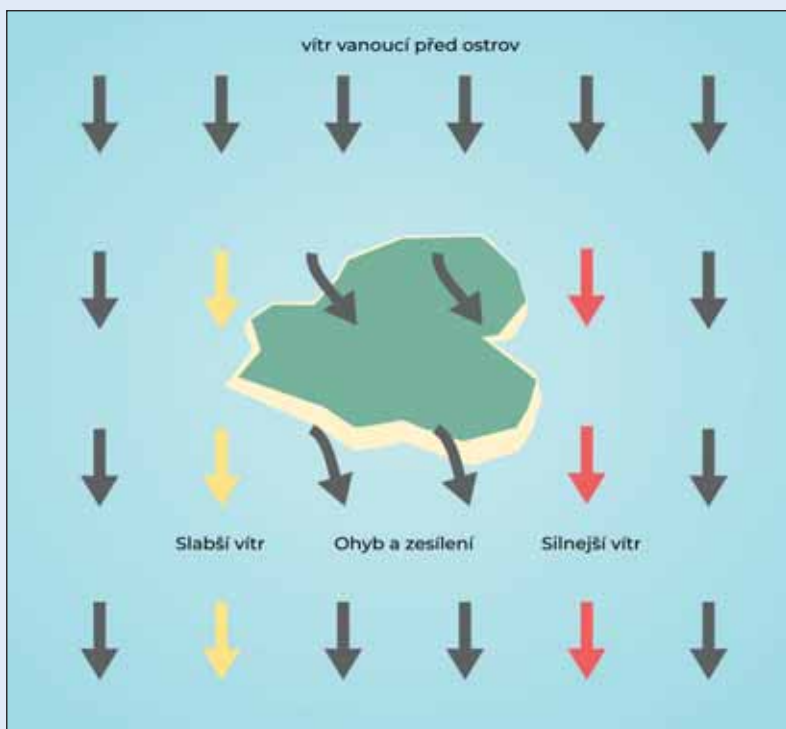
Při takovémto pohledu je lepší se jít obléct. Bouřkový mrak s náznaky tzv. stěnových oblaků zpravidla přináší i krupobití, blesky a určitě zesílení větru. Kolem těchto oblaků je proudění nejsilnější.

noucím od pevniny a slunečném počasí také často vzniká cirkulace zvaná mořská bríza, která fouká směrem na břeh a blíže k němu je silnější. Při gradientovém větru vanoucím paralelně s pobřežím bude zase fungovat tzv. sbíhavé a rozbíhavé pobřeží. Jestli jste tedy na pobřežní plavbě a fouká vám do zad, při pobřeží, které máte po pravém boku, bude foukat silněji, při tom levo-bočním si zase vydechnete. Čím blíže k pobřeží jste a čím je hornatější, tím větší efekt pocítíte.

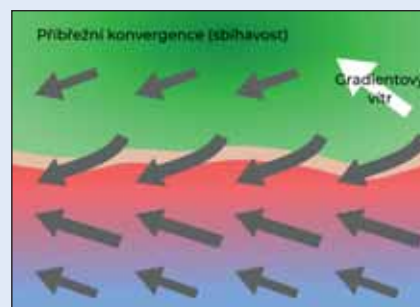
Je mnoho věcí, které je potřeba sledovat, abyste věděli, na co se v nejbližších dnech či

hodinách připravit, a jejich správné čtení je devízou dobrého kapitána a spokojené posádky. Jestli tuto část svých povinností správně uchopíte, budete se jí s pozorností věnovat a své plány podle vývoje upravovat, i z nedobré prognózy můžete vytěžit maximum a v konečném důsledku mít zajímavé zkušenosti. Jinak i z dobře vyhlížející situace může být tragédie, na kterou budete chtít co nejdříve zapomenout.

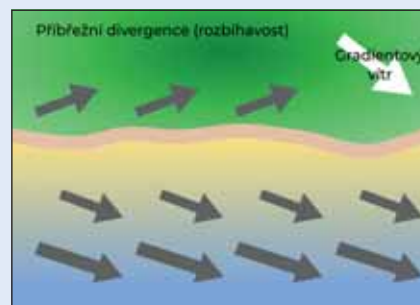
Text a foto Michal Anđel,
RYA Yachtmaster instructor



Coriolisova síla stáčí vzduch na severní polokouli směrem doleva. Tento efekt je výraznější nad pevninou a v jejím okolí, jelikož zpomaluje proudění vzduchu víc než vodní plocha. Takto pak vypadá typická situace kolem větších ostrovů (za předpokladu, že vítr vychází z gradientového proudění).



Když nám fouká při plavbě podél pravoboku pobřeží do zad, čím blíže u břehu poplujeme, tím více větru tam najdeme.



Když se potřebujete probít proti větru při plavbě podél pravoboku pobřeží, můžete to zkusit co nejbliže k němu – vítr tady bývá mírnější.



Mezi ostrovy Malých Antil

Plout po Karibiku na plachetnici je jako zhmotnit sen z báječného prospektu cestovní kanceláře. Teploučká a průzračná voda, spousta exotiky, pohodový životní styl a v neposlední řadě i pravidelný vítr předurčují tuto destinaci na pomyslný vrchol mezi milovníky tropického jachtingu. I proto Karibik patří vedle Seychel a Polynésie mezi nejžádanější lokality CK Inspira Sailing.

Většina běžných návštěvníků karibské oblasti směřuje na velké ostrovy, jako je Kuba, Hispaniola nebo Jamajka. Už méně se jich podívá na tzv. Malé Antily, které tvoří řetěz převážně vulkanických ostrovů ve východní části Karibského moře. I tady najdeme ostrovy obydlené a civilizovanější a ostrovy divoké s horší dopravní dostupností. Mezi jachtaři jde o pověstný ráj na zemi a koho jednou atmosféra Karibiku uchvátí, ten se sem bude stále vracet.

Asi nejzajímavější jachtařská oblast leží mezi francouzským Guadeloupem a souostrovím Grenadiny. Ostrovy tady navazují jeden na druhý, přejet mezi nimi na plachetnici zabere jen pár hodin a pak už se můžete koupat v nádherných zátokách, degustovat rum nebo vyrazit na výlet do vnitrozemí. Na trase Guadeloupe – Dominika – Martinik – Svatá Lucie – Svatý Vincent – Grenadiny navštívíte desítku ostrovů, uplujete přibližně 280 Nm a vše stih-

nete za 14 dní. Pojdme se během naší plavby od severu k jihu podívat na jednotlivé ostrovy trochu zblízka...

MARIE GALANTE – KRAJEM VĚTRNÝCH MLÝNŮ A SKVĚLÝCH RUMŮ

Vyplováme z mariny Bas-du-Fort a směřujeme na kulatý a nízký ostrov Marie Galante. Připlouváme do zátoky, kterou byste si nevymysleli ani v tom nejhezčím karibském snu. Tyrkysová voda, mělké a čisté moře, písčinatá pláž a na hladině se pohupují jen dvě další plachetnice. Skvělé koupání zakončujeme odpoledním kajakářským průzkumem nedaleké mangrovové řeky Vieux-Fort, kde pozorujeme spousty ptáků a užíváme si poklidného večera uprostřed džungle. Následující den ostrov prozkoumáváme ve vypůjčeném autě a podle mapy najdeme postupně všechny zajímavosti, které Marie Galante nabízí – rumárny, pláže, větrné mlýny, opuštěné cukrovary i pozoruhodné muzeum otrokářství.

LES SAINTES – FRANCIE UPROSTŘED KARIBIKU

Přeplováme mezi ostrůvky Les Saintes, u městečka na ostrově Terre-de-Haut, kde si užíváme živé francouzské atmosféry hospůdek, butiků a kaváren. Maličký ostrůvek přejdeme pěšky za několik minut a na návětrné straně objevujeme nádhernou pláž a zátoku s perfektním koupáním.

DOMINIKA – OSTROV VODOPÁDŮ

Čeká nás přeplavba na sousední ostrov Dominika. Pozor, neplést s mnohem větší Dominikánskou republikou plnou turistů! Na Dominice totiž najdete skutečný karibský ráj – pláže bez lidí, hustou džungli a pohodové lidi. Není divu, že filmaři si ostrov vybrali pro natáčení filmu Piráti z Karibiku II. Dominika je bezesporu nejzelenějším karibským ostrovem a pyšní se vysokými horami, které často zachytávají mraky. Místní říkají, že tu najdete 365 vodopádů – na každý den v roce jeden! Vysoko v horách také leží největší zajímavost ostrova – jezero Boiling Lake, druhé největší vroucí jezero na světě.

Jako první kotviště na Dominice vybíráme to u městečka Portsmouth. Nedaleko odtud leží národní park Morne Diablotin, kde lze pozorovat místní vzácné papoušky amazoňany císařské. Hlavní atrakcí severní Dominiky je řeka Indian River, její splavná délka sice jen o málo přesahuje kilometr, ale propletence kořenů na březích vytvářejí neskutečnou kulisu a bizarní atmosféru. Na východním pobřeží Dominiky můžete na jaře pozorovat líhnutí mořských želv. My sem přejíždíme z kotviště u Roseau, ubytováváme se v hotýlku a odpoledne vyrážíme za želvami. Máme štěstí, spolu se Simonem, místním zachránce želvích mláďat, pozorujeme líhnutí asi třiceti malých želviček a jejich úprk do moře.

MARTINIK – PODÉL ČERNÝCH I ZLATÝCH PLÁŽÍ

První kotviště na Martiniku volíme u bývalého hlavního města Saint-Pierre. Dříve se mu pro výstavnost přezdívalo „Paříž Karibiku“, po erup-



Západ slunce se v Karibiku neokouká! Večer na mole v Saint-Pierre na Martiniku.

ci sopky Mount Pelée z něj ale zbyly jen ruiny a pláž ve městě je dodnes z černého vulkanického písku. Vrchol sopky nad městečkem zahalují mraky, z plánovaného výstupu na vulkán tak nebude nic a my ve vypůjčeném autě vyrážíme na okruh vnitrozemím. Den je opět plný zážitků: koupeme se pod vodopádem, touláme se botanickou zahradou, lenošíme na pláži, sbíráme plné tašky manga a na závěr ještě stiháme degustaci v rumárně. Následující dny se posouváme podél západního závětrného pobřeží k jihu a kotvíme v mnoha zátokách s nádhernými plážemi. Jedno z nejhezčích kotvišť objevujeme u pláže a zátoky Grande Anse d'Arlet, kde pla-

veme s hejnem mořských želv. Je tu malá vesnička a my navečer vidíme místní rybáře vynášet z lodí obrovské ulovené tuňáky. Jsme zhruba uprostřed plavby, nedaleká marina v Le Marin je velmi oblíbený výchozí bod jachtařů. Kousek od ní, poblíž Sainte-Anne, leží nádherná oblast pláží a slaných jezer, vyrážíme tedy na výlet podél pobřeží. Z písku tu vyrůstají trsy tchynina jazyku, krabi před námi prchají do děr a na písčiny plážích nepotkáme ani človíčka. Teprve za poslední pláží se objevuje civilizace. V jednom ze stánků si dáváme čerstvou ovocnou šťávu vyrobenou před našima očima ze tří druhů ovoce a míříme zpět k lodi.



Výhled z ostrova Petit Bateau v rezervaci Tobago Cays na Grenadinách

SVATÁ LUCIE – VE STÍNU MOHUTNÝCH PITONŮ

Před námi je přeplavba na Svatou Lucii. Vytahujeme plachty a nabíráme kurz k jihu. Fouká od Atlantiku, boční vítr 18 uzlů, podle kapitána takový „karibský vánek“. Zatímco v Chorvatsku při takovém větru pluje na plachty málokdo, karibští cruiseři to považují za normální stav. Výhoda pasátů spočívá v jejich pravidelnosti, nemusíte křížovat ani neustále měnit nastavení plachet. Kotvíme pod hornatým výběžkem Pigeon Island. Ráno si tam vyběhnu na východ slunce a po snídani vyrážíme na celodenní přejezd ostrova. Zatímco autem projedeme vnitrozemí a navštívíme hlavní město Castries, rumárnu, termální prameny a botanickou zahradu, kapitán přeplouvá k jihu ostrova, kde se večer zase setkáváme. Nad naší zakotvenou lodí se zvedá přímo z moře do výšky 700 metrů masiv

Petit Piton. Téměř kolmé skalní stěny této obří vulkanické zátky jsou porostlé vegetací a spolu se sousedním „Velkým Pitonem“ tvoří hlavní ikonu celého ostrova. Oblast je chráněna UNESCO a kromě možnosti výstupu na vrcholy se můžeme vykoupat v termálech, navštívit botanickou zahradu nebo obdivovat tropický prales s bezpočtem druhů rostlin a ptáků.

SVATÝ VINCENT – TEN PRAVÝ KARIBIK

Po pár dnech vyrážíme na další přeplavbu, směřujeme na Svatý Vincent. Jestliže na Lucii bylo turistů opravdu málo, tady mám dojem, že jsme mezi potomky afrických otroků a domorodými Kariby jediní běloši. Lidé jdou vstřícní, nikdo nikam nespěchá, prostě karibská pohoda. Oproti chorvatským vodám nemáme problém zakotvit, kouzelných míst nacházíme spoustu a plachetnic



PRAKTICKÉ INFORMACE

Doprava: Na Guadeloupe a Martinik ideálně letem Air France s přestupem v Paříži. Z dalších společností sem z Francie létá Corsair, Air Caraibes nebo XI Airways. Cena letenky podle sezony 12–20 000 Kč. Díky novému letišti je dobře dostupný i Svatý Vincent, letecké spojení například přes Barbados.

Víza: Nejsou potřeba na žádný z ostrovů, stačí platný pas, Martinik a Guadeloupe jsou součástí Evropské unie. Po příplutí do nového teritoria (Dominika, Sv. Lucie, Sv. Vincent) je třeba se přihlásit v nejbližším přístavu.

Měna a ceny: Na Martiniku a Guadeloupe se platí eurem, na Dominice a většině východních ostrovů Malých Antil platí východokaribský dolar (XCD nebo také EC), jeden EC = asi 8,50 Kč. Ceny jsou podobné jako v západní Evropě, za 0,25 l piva dáte 4–7 EC, litr rumu cca 40 EC, trs banánů 5 EC, 1 kokos 2 EC, skromný oběd v restauraci 25 EC, grilovaná langusta 100–120 EC.

Kdy jet: Karibik můžete navštívit celoročně, teploty vzduchu i moře jsou vyrovnané, kolísají okolo 26–30 °C. Hlavní jachtařská sezona trvá od prosince do dubna, v prosinci a lednu více fouká, nejsušší měsíce jsou únor–duben. Hurikánová sezona trvá oficiálně od června do listopadu, nicméně v jižním Karibiku je pravděpodobnost výskytu hurikánu malá.

Organizace plaveb: Většina jachtařů se plaví na charterových lodích, je třeba mít kapitána (chorvatský průkaz většinou akceptují) nebo si ho najmout a rezervovat si loď. Charterové společnosti sídlí na všech větších ostrovech výjma Dominiky. Plavby v Karibiku s českými kapitány organizuje také CK Inspira Sailing.

www.inspira-sailing.cz



Večerní zábava na ostrově Terre-de-Haut, souostroví Les Saintes



Místní lovcí ježovek na ostrově Mayreau



Podvečer v zátocě Grande Anse d'Arlet, Martinik

pomálu. Jednoho dne kotvíme v nádherné zátocě Walliabout Bay, kde se točil film Piráti z Karibiku. Hned vedle leží vesnice, ze které nám domorodci k lodi přivážejí tašku grepů a avokáda. Včera jsme za pár drobných koupili trs kokosů, a tak mačetou usekávám špičku a při pohledu na zapadající slunce vychutnávám sladkou šťávu.

Když už jsme na Vincentu, chceme si užít pobyt na pevné zemi a vyrážíme na výstup na nejvyšší vrchol ostrova, kterým je 1 234 metrů vysoká sopka Soufriere. Během stoupání k vrcholu si připadám jako na exkurzi v botanické zahradě: bambusy, bromélie a mohutné květy helikonii vystřídají divoké banánovníky a stromové kapradiny. Na vrcholu chvíli čekáme, než se mraky protrhnou. Za dvacet minut konečně přichází modrá obloha a můžeme obdivovat pohled na obrovský kráter, na jehož dně se zrcadlí hladina jezera.

BEQUIA – OSTROV VELRYBÁŘŮ

To nejhezčí nás ale teprve čeká. Upluli jsme z Guadeloupy asi 250 námořních mil na jih a před námi leží souostroví Grenadiny. Tento řetězec karibských ostrůvků patří administrativně pod Svatý Vincent, a když se podíváte na mapu, můžete si je představit jako pomyslný ocas létajícího draka

vlažící pod tělem ostrova Svatý Vincent. Nejprve navštívujeme ostrov Bequia, který je druhým největším z Grenadin. V původním jazyce Arawaků jeho jméno znamená „ostrov v mracích“, což mohu potvrdit, protože i my tady zažijeme jeden z mála zamračených dní. Vylodujeme se u restaurace postavené z velrybích kostí. Ostrov býval proslulý velrybářstvím a doposud zde mají povoleno ulovit čtyři velryby ročně.

KONEČNĚ GRENADINY!

Za dva dny pokračujeme na Union Island, kde kotvíme v nádherné zátocě Chatham Bay. Pod stromy u pláže se choulí několik chatrčí obyvatelů domorodců, kterým tu opravdu nic nechybí. Kolem chýší jim rostou po celý rok banány, kokosy a chlebovníky a když potřebují nějaké peníze, prodají jachtařům nádherné mušle.

Mayreau je nejmenší obydlený ostrov Grenadin. Vážeme naši loď na bóji v jedné z nejhezčích zátok, co jsem kdy viděl. Kotviště tvoří úzká písečná kosa s palmovým hájem zakončená malým kopcem. Večer jdeme na langusty do místní restaurace. Domorodec, který si říká Black Boy, kdysi zarezil na pláži do písku několik kolíků, na to hodil střechu, smontoval pár stolů s vikslajvantovým

ubrusem, přidal v Karibiku nepostradatelné dvoumetrové reprobredny a vedle postavil gril. Dneska má narváno a jeho obří grilované langusty jsou bezkonkurenční. Čerstvou pochoutku, která se ještě před chvílí mrskala, zapíjíme „rhumpunchem“ nebo pivem. Prázdné láhve pak používáme namísto louskáčku.

Mořská rezervace Tobago Cays leží doslova za rohem. Ráno přejíždíme do této pohádkové laguny obklopené pěti malými ostrůvky a vyvažujeme se na bóji. Korálový útes nás chrání před vlnami a šnorchlování je tu fantastické. Na písečném dně leží obrovské hvězdice, pozorují rejnoky, želvy a obrovská rybí hejna. Přeplovám na kajaku na ostrov Petit Bateau, z jehož vršku se otevírá nádherný výhled. Je to náš desátý a poslední ostrov.

Plavba plná zážitků rychle končí, sluneční kotouč padá do moře a my si uvědomujeme, že zítra musíme vyrazit na zpáteční plavbu na Svatý Vincent. Určitě se sem ale jednou vrátím a doufám, že tato místa najdu taková, jaká jsou nyní – plná usměvavých lidí a nezkažená masovou turistikou.

Text a foto Jan Hocek, Inspira Sailing

INZERCE

≈ Plavby all inclusive s českými kapitány
 ≈ Privátní plavby ≈ Cabin charter ≈ Dovolená na míru
 ≈ Polynésie ≈ Seychely ≈ Karibik ≈ Thajsko ≈ Středomoří...

INSPIRA SAILING

Inspira Group
 M 776 007 883
 T 222 363 063
 info@inspira-sailing.cz
www.inspira-sailing.cz



Karibik, Tobago Cays, ráj na zemi

Zimní plavby do teplých moří

Posledních pár let jsou oblíbené zimní plavby do teplých moří, kam samozřejmě také my vyplouváme s posádkami Colins Yacht. Naším klientům umíme zajistit plachetnici nebo katamaran téměř ve všech jachtařsky žádaných světových lokalitách.

Posádky buď už mají zkušenosti a svého kapitána, pak jim zajistíme loď. Pro jednotlivce či páry, kteří by rádi jeli, ale nemají s kým, nabízíme společné plavby. Předem děláme několik srazů, aby všichni věděli, že si „sednou“. Na tyto plavby objednávané většinou katamarany, aby každý měl více osobního prostoru. Pobyt na lodi je pevný a bývá na 10–14 dní, podle toho, do které lokality jedeme. Každý podle svých časových možností si pak může přidat ještě pobyt na pevnině, předtím nebo potom. V tom případě doporučíme ubytování a můžeme zajistit také letenky, taxi, půjčení auta na výlety apod. Pokud si chcete vybrat cenově dostupnou loď v preferovaném termínu, je potřeba ji objednat minimálně půl roku dopředu, lepší je celý rok. Výhodou je, že si nemusíte brát loď v termínu sobota-sobota, ale můžete si vybrat jakýkoliv počet dní se začátkem kterýkoliv den.

A kolik vás to bude stát? Tím, že se jede většinou na dva týdny, je základní cena 10 000 Kč za osobu dvojnásobná. Pokud berete novější větší plachetnici nebo katamaran, tak je cena ještě vyšší, počítej-

me 1 000 EUR (26 000 Kč) na osobu. Letenky stojí většinou od 14 do 20 000 Kč. Poplatky okolo lodě – závěrečný úklid, kauce nebo pojištění kauce, nafta do lodi, (někde se platí za vodu), mariny nebo bójky, vstupní poplatky do národních parků, někde vstupní víza, jídlo a pití na lodi, taxi z letiště apod. vydá na dalších cca 10 000 Kč na osobu. Takže základní cena je 50 000 Kč na osobu na 14 dní.



Karibik, Union Island

Někdy je možné výlet pořídít za méně, ale protože je v těchto oblastech spousta lákadel (např. skvělé drinky z výborných místních rumů), vyjde výlet často trochu draž.

Specializujeme se hlavně na čtyři lokality, z nich každá má svoje specifika, na západě Karibik – Martinik a Kuba, na východě Phuket v Thajsku a Seychelly. A to z důvodu, že jsou tyto lokality časově dostupné, za cca 12 hodin letu jste na místě.

KARIBIK

Dáváme přednost Martiniku, protože tento ostrov je francouzský, tudíž všechno funguje jako v Evropské unii – eura, telefony, nákupy, zdravotnictví... Je tam dobré zázemí, velká marina a velký výběr lodí. Martinik leží uprostřed pásu karibských ostrovů, a tím má výhodnou polohu pro plavbu na sever i na jih. Tradiční a nejoblíbenější je plavba na jih přes ostrovy Sv. Lucie a Sv. Vincent na Grenadiny, které jsou cílem všech jachtařů. Je to oblast několika malých kouzelných ostrůvků, kde je všechno, co oko Středoevropana chce vidět – průzračná blankytná voda, bílé písečné pláže, palmy, vodní želvy, barevné lodky domorodců a večer ryby, langusty a dobrý rum. Na Martinik je nejlepší vyrazit v období od listopadu do konce dubna. Karibik je vhodný spíše pro jachtaře, každý den fouká, stále severovýchodní vítr od 5 do 35 uzlů, který mezi ostrovy může způsobit velké vlny. Trochu nevýhodou je, že do ráje – tedy na Grenadiny je plavba dlouhá cca 120 Nm tam a to samé zase zpátky. Aby se stihlo nejen do-

jet, ale také užít si na Grenadinách pár dní, musíte každý den uplout kus cesty. V posledních letech je možné půjčit si loď přímo na Sv. Vincentu, tedy blíž k ráji, ale jak lodě, tak letenky jsou výrazně dražší.

Do oblasti Karibiku patří také Kuba, kterou budete milujete, nebo nesnášíte. Zatím se dají půjčit lodě pouze na jihu ve městě Cienfuegos. Pluje se jednak na jihovýchod, přes Trinidad dál cca 100 Nm do oblasti Jardines de la Reina, kde není žádné zázemí a jezdí tam na motorových lodích hlavně potápěči za žraloky. Jachtaři potom plují na jihozápad do pásu ostrovů od Cayo Largo po Juventus. Trochu nevýhodou je, že na začátku a také na konci plavby musíte přejít po otevřeném moři cca 90 Nm, kde můžete chytit silný vítr a nepříjemné velké vlny. Ale pak se dostanete do oblasti podvodní náhorní plošiny, dalších zhruba 90 mil plujete v hloubce 10 metrů a okolo vás je průzračné a úžasně modré moře. Plaja Sirena na ostrově Cayo Largo je další ráj na zemi. Na ostrově je marina, kde se dají koupit potraviny a doplnit voda i nafta. Na dalších ostrovech už není nic, žádný bar, prodejna, vesnice... Jen pravá příroda. Sice si tam do restaurace nezajdete, ale zase si třeba můžete nasbírat dříví, které vyplavilo moře, a udělat na pláži táborák. Což vám nikde na hotelové pláži jistě nedovolí. Na Kubu se jezdí opět v době od listopadu do dubna, ale není výjimkou, že v lednu chytíte několik studených dní. Fouká většinou severovýchodní vítr od 5 do 35 uzlů. Za větší příplatek je možné objednat loď přímo v marině na Cayo Largo, kam se dostanete místním letem.

THAJSKO

Další oblíbenou jachtařskou lokalitou je Thajsko, konkrétně ostrov Phuket. Jen malý kousek od letiště je nová krásná marina s restaurací a veškerým vybavením. Velké nákupní centrum je vzdálené cca 15 km a místní vás tam ochotně zavezou. Tak jako všude si můžete potraviny předem objednat a nechat přivést až na loď. Vhodné období pro jachting z Phuketu je opět od listopadu do dubna, ale často ještě v květnu nebo červnu je většina dní bez deště. A navíc ceny za lodě jsou výrazně nižší.



Thajsko, Phuket

Nevýhodou je, že v hlavní sezoně (leden a únor) je všude strašně moc turistů, hlavně z Asie. Pokud jedete na 14 dní, je lepší co nejrychleji proplout turistické oblasti Krabi a Phi Phi a pokračovat dál na jih, kde objevíte malé překrásné ostrůvky s bujnou vegetací a úžasným podmořským životem a kde je turistů přece jenom malinko méně. Do Phuketu se dá ale jet jen na týden, protože hned jak vyplujete z mariny, tak nevíte, které přírodní krásy dříve fotit, všude jsou nádherné písčité pláže a pestré mořem vytesané skály. Musíte počítat s tím, že Andamanské moře má přílivy a odlivy výjimečně až 3 metry, tudíž také silné proudy. Je nutné pečlivě sledovat mapy, kotvit dál od břehu a vždy napřed pustit do vody fender na laně, než sami skočíte z lodě. Kolem Phuketu moc nefouká, občas může přijít nějaká krátká bouřka a dešť, ale špatné počasí s větrem z různých směrů většinou trvá jen krátce. Všude vám nabídnou vynikající jídlo a drinky a hlavně velmi příjemné jsou všudypřítomné masáže.

SEYCHELY

Další velice oblíbenou, krásnou a asi neklidnější lokalitou jsou Seychely. Tam je možné jet po celý

rok, ale jezdí se hlavně na podzim a na jaře, kdy je slunečné počasí a fouká slabý vítr, takže je plavba vhodná také pro rodiny s dětmi. Přes zimu (leden a únor) může být hodně zataženo a deštivo. Seychely tvoří tři hlavní ostrovy, které jsou od sebe vzdáleny nejvýše 20 Nm. Všude čekají překrásné pláže, průzračná voda, palmy, želvy, ryby – prostě opět ráj. Na hlavním ostrově Mahé je mezinárodní letiště jen kousek od nového rozsáhlého areálu Eden Island Mariny, kde je možné si pronajmout apartmán a prodloužit si tak pobyt na pevnině. Obchody jsou přímo v areálu mariny. Nebo lze zajet do nedalekého hlavního města Victorie, kde je velký supermarket. Na Mahé je dobré objednat si místní taxi a jet prozkoumat krásy ostrova. Na Praslinu se nachází rozsáhlý prales tropických rostlin a unikátní seychelské ořechy. Na ostrově Curieuse je rezervace, kde potkáte želvy obrovské. Na ostrově La Digue se jezdí na kolech na úchvatné jižní pláži nebo na východní pobřeží plné pohádkových a pro Seychely typických oválných kamenů. Na Seychely se dá jet klidně jen na týden, protože nádherná místa jsou k vidění hned, všude kolem. Ale rozhodně se nebudete nudit ani jakoukoliv delší dobu.

NA LETOŠNÍ ZIMU 2018/2019 MÁME VYHLÁŠENÉ TŘI SPOLEČNÉ PLYBY.

Karibik – Martinik v termínu 12.–28. ledna, kdy máme již plně obsazené dva katamarany. Velký zájem je o Seychely, kdy máme tři obsazené katamarany v termínu 9.–19. března a další tři katamarany v termínu 20.–30. března. V druhém termínu máme ještě volná místa. Hned nato v termínu 6.–13. dubna se zúčastníme společné plavby do Thajska, kde jsou také volná místa i pro jednotlivce. A už nyní plánujeme podobný program na zimu 2019/2020, a to na podzim Seychely, v lednu Karibik a na jaře Thajsko.



Seychely, Mahé, Eden Island Marina

Text Hana Colins
Foto Archiv Colins Yacht
www.cyc.cz



V kraji ledu a medvědů

Od našeho norského partnera jsme si pronajali loď polské výroby Dehlia 47 na plavbu kolem Špicberk a posléze jednosměrnou plavbu směr Nordkapp, severní fjordy až do Tromsø. Svým trupem z laminátu to pravda není ideální loď do ledu, ale na druhé straně byla vybavena účinným topením, a to jak nezávislým naftovým s dvojitým okruhem, tak ještě další jednotkou, která při jízdě na motor odebírala teplo výfukových plynů. Vynikající pomůckou byla také objemná sušicí skříň, kudy jednou hadicí při dně šel horký vzduch dovnitř a nahore odcházel malým komínkem.

Povinností rovněž bylo, což firma automaticky zajistila, pronajmout si pušku „medvědobijku“, jejíž obsluhy se ujal náš vrchní lovcí Honza. Povinně jsme byli vybaveni i dalšími odstrašovacími – pyrotechnikou na odhánění medvědů, kteří v těchto oblastech mohou způsobit opravdu značný problém. Poměrně krátce po našem odjezdu jeden medvěd vážně poranil českého alpinistu přímo ve stanu. Tábor byl vybaven všemi doporučenými poplasy a odstrašovacími prostředky, což hladového medvěda nikterak nevyrušilo. Byli jsme sice trochu zklamáni, ale nakonec



Vývaziště v Longyearbyenu



Cestou jsme měli čas prohlédnout si muzeum slavné lodi FRAM v Oslu.



Ruská enkláva Barentsburg



Liduprázdný grandiózní krytý plavecký stadion v Barentsburgu – s posilovnými, skokanskými můstkami, bazénem naplněným teplou vodou...



Když jsme připluli do Barentsburgu, měli jsme štěstí, protože jsme se mohli uvázat u jediného mola, kde je místo pro jednu jachtu.

jsme za celou dobu pobytu na Špicberkách spatřili jen jednu medvědici s mládětem, a to na velikou, velkou dálku. Jinak loď byla ve vynikajícím technickém stavu. Byla nám předána vzorně uklizená, s čistým povlečením a množstvím tlustých teplých peřin, které nám opravdu přišly vhod.

Poprvé jsme měli tu čest setkat se s norskou byrokracií několik týdnů předem, kdy jsme se u správy teritoria museli nejen ohlásit s mnoha podrobnostmi,

ale také vyplnit dalekosáhlý dotazník a podat zvláštní žádost o povolení cestovat jinam, než je místní oblast I., což je v podstatě pouze okolí Longyearbyenu. Po výměně řady e-mailových zpráv, kde jsme museli doplňovat informace o sobě, dokládat naše pojištění, technické vybavení (satelitní telefony apod.), jsme nakonec potřebná povolení získali.

Jako obvykle na našich expedicích jsme si uspořádali předodjezdový, aklimatizační pobyt. Pů-

vodní plány byly absolvovat jej v Petrohradu a posléze se přes Murmansk přesunout na Špicberky. Jelikož ale právě vpadlo Rusko na Ukrajinu, tak jsme si řekli, že tam tedy v žádném případě. Změnili jsme plány na Tallinn a Rígu. V obou městech jsme využili jednak jejich vyhlášené pohostinnosti a v obou jsme také navštívili bývalé věznic NKVD ještě z dob ruské okupace. Byli jsme nuceni konstatovat, že ve srovnání s hrůzami, které způsobili ruští bolševici v pobaltských republikách, jsme z toho my vyváží ještě poměrně dobře. Zajímavý byl přesun autobusem z Tallinnu do Rígy. Mohli jsme si dostatečně prohlédnout zvláštní severskou krajinu. Nakonec jsme odletěli do Osla, kde jsme měli právě tak čas projít si muzeum slavné lodi FRAM, a po dalších několika hodinách letu jsme v jednu hodinu v noci místního času vystoupili na letišti u Longyearbyenu. Rázem jsme si připadali opět na konci světa, snad ještě více než pár let předtím po příletu na Ohňovou zemi do Ushuaii. Taxík nás odvezl do objednaného hotelu, který byl pravděpodobně zatím tím nejdražším, kde jsem v životě bydlel, a přitom se jednalo o havířskou ubytovnu v klasickém tesko baráku s pokoji velikosti kupé ve vlaku a toaletou a sprchami na chodbě. První, co nás zaujalo (pak jsme se naučili, že je to tu standard), bylo důsledné zouvání hned za dveřmi příbytků, aby se netahal sníh a voda dovnitř do objektu. První dojem z města byl velmi tísnivý. V podstatě jsou tam dvě hospody hodné toho slova, a jeden bar, kde to ale opravdu žije. Na roz-



Paneláky pro horníky jsou v Barentsburgu nově opravené, vyleštěný Lenin září v paprscích nočního slunce a pod ním čerstvě dobarvený a udržovaný obří nápis v překladu „Náš cíl – komunismus“.



Ledovec!



Mezi krami



díl od vlastního Norska jsou Špicberky bezcelní zóna a není tam tak přišerně neskutečně draho jako dole na pevnině.

Já jsem šel přebírat loď, která již v přístavu stála a čekala připravena, a další část posádky šla na nákup. V jednom místním obchodě je oddělení alkoholických nápojů, kde na předložení pasu a letenky můžete nakoupit poměrně hojné množství alkoholu. Kupodivu nejpřísnější restrikce se aplikují na pivo, ale se dvěma litrovými lahvemi tvrdého alkoholu na osobu jsme jakž takž mohli vyjít. Když jsme se po obeplutí západního ostrova vrátili a nakupovali jsme na další cestu Barentsovým mořem, udělali jsme malý podvod, vzali jsme crew list, na kterém byla také čísla našich letenek, a předložili jsme je v obchodě znovu, kupodivu to zafungovalo a směli jsme doplnit vyprahlé zásoby na další přejezd. Vše bylo připraveno, na lodi vše umístěno a my jsme mohli odrazit k prvnímu cíli, kterým byla ruská enkláva Barentsburg.

Mnoho nefoukalo, takže plavba probíhala spíše na motor. Počasí bylo jasné, slunečné a kolem nás se míhali tuleni, nějaký ten mrož a dvě hejna běluh.

Krásnou divokou krajinu zjizvila kdysi intenzivní hornická činnost. Pobřežní kopce byly lemovány troskami rozpadajících se starých důlních zařízení, nefunkčními lanovkami a opuštěnými obytnými domy. Když jsme připluli do Barentsburgu, měli jsme štěstí, protože jsme se mohli uvázat u jediného mola, kde je místo pro jednu jachtu, a za klidného počasí jsme vyrazili k obhlídce tohoto podivného místa. Na rozdíl od ostatních národností, zejména Norů, kteří zavřeli všechny doly po sériích důlních neštěstí, hlavně po výbuších metanu v 60. letech, Rusové udržují zdání, jako by se tu nadále uhlí těžilo. Paneláky pro horníky jsou nově opravené, vyleštěný Lenin září v paprscích nočního slunce a pod ním čerstvě dobarvený a udržovaný obří nápis v překladu „Náš cíl – komunismus“. Nedaleko od toho je ovšem kostelík v tradičním staroruském stylu, v něm ikony, hořící svíčky a jedna stařenka, která mi udělala křížek na čelo, popřála šťastnou plavbu a věnovala mi pro štěstí dva svaté obrázky. Šikmo naproti – neuvěřitelný zážitek – absolutně moderní, grandiózní krytý plavecký stadion s posilovnami, skokanskými můstkami, bazénem naplněným teplou vodou (pravda, trošku řasami nazelenalou). Dveře byly otevře-

né, všude svítila světla, bylo tam teplo, hrála tichá hudba a nikde ani noha. Vše vypadalo jako scéna z nějakého hororu. Nakonec jsme mezi starými dřevěnými baráky, které byly zjevně zchátralé a neobydlené, došli do panelákového hotelu, kde jsme našli v přízemí zcela použitelnou restauraci, a kromě dvou chutných jídel tam čepovali za laciný peníz údajně na místě vyráběnou kvalitní vodku a pivo z tamního minipivovaru. To vše na nás zanechalo své stopy, a tak jsme za půlnočního slunce se zpěvy kráčeli pustými ulicemi kolem klasického komunistického dětského hřiště až na naši loď, kde jsme se s chutí zachumlali do peřin.

Část naší výpravy dokonce zabloudila do jedné ze štol, ve které nikdo nic netěžil, až se konečně na nárazišti odněkud z hlubin vynořil jeden horník, jenž beze slova jako duch prošel kolem a pokračoval kamsi dál. Dalšími zajímavostmi byl les antén všeho druhu na nejbližším kopci a úplně nový ruský údajně konzulát, který tvořila budova se zjevně velmi masivními zdmi a malými okýnkami, to vše obehnané vysokým plotem s kilometry ostnatého drátu. Překvapení bylo pro ty, co si nevšimli, že už nejsme pod ochranou EU, a zkusili si zavolat pomocí silného signálu domů, ovšem ouha, byli jsme připojeni na ruského operátora za 62 Kč/min.

Ráno jsme mohli konečně vytáhnout plachty a z Barentsburgu jsme pluli na severozápad. Ve vzdálenosti cca 15 Nm jsme zakotvili poblíž kamenité pláže Poolepynten známé výskytem mrožů. Bylo jich tam opravdu tak okolo dvaceti, a navíc ještě několik dalších jich dovádělo ve vodě okolo nás. Jediná vada, kterou můžeme vytknout naší lodi, byla, že pro šestičlennou posádku jsme dostali dinghy, který byl obtížně taktak pro tři lidi. Tudíž jeden musel jako převozník Charon pendlovat sem a tam a převážet dvojice na břeh a zpět. To vše stále za jisté nervozity, co když si nějaký mrož vzpomene a své impozantní kly vyzkouší na našem nafukovacím člunu. Naštěstí k tomu nedošlo.

Byli jsme překvapeni množstvím naplaveného dřeva, které sem přináší Golský proud až z amerických lesů. Pak jsme zdvihli kotvu a poprvé jsme poznali, jaká spousta vodních rostlin tam na dně roste a jaký obrovský balík jsme vždycky s kotvou vytáhli nahoru. Někdy bylo dost obtížné jej z kotvy dostat pryč. Další cesta na sever vedla navigačně obtížným kanálem Forlandsrevet, kde jsme měli jednu chvíli pod kýlem pouze půl metru vody. Nakonec jsme dospěli do zátoky Selvagen, kde jsme měli to štěstí, že nebyla žádná turistická loď. V klidu jsme zakotvili na pokraji ledového pole a nějak se nám tam přihodilo, že jsme již v osm večer všichni usnuli.

A pak už pokračovalo to, co nás provázelo celou plavbu. Někdo se vzbudil ve dvě v noci, kdy bylo plné světlo, a tak jsme se nějak vzbudili všichni a vyrazili dále na sever do známé zátoky na ostrově Danskøya, Virgohamna. Ano, je to to slavné místo, ze kterého v balonu Örnen startoval v roce

1898 švédský polárník André se svými dvěma druhy, aby ho už nikdo nikdy neviděl. Až ve 30. letech 20. století byl relativně nedaleko na ostrůvku Kvitøya objeven poslední tábor této nešťastné výpravy, která s balonem ztroskotala poměrně záhy, a členové výpravy se zde utábořili. Našli se i fotografické desky, které se podařilo vyvolat a byly objeveny úžasné fotografie o zániku balonu i posledního tábora. Kdyby se jednalo o borce typu Nansena nebo Amundsena, jistě by se pokusili, a to s velkou nadějí na úspěch, vrátit se zpět pěšky a na kajaku. Měli poměrně solidní vybavení a dostatečné zásoby všeho, co potřebovali. Říká se, že podlehl špatnému psychickému stavu, a podle polohy mrtvol bylo vysloveno podezření, že se vlastně jednalo o sebevraždu zmrznutím.

Na pobřeží přes fjord proti Virgohamně leží pozůstatky Smeerenburgu, archeologické naleziště, neboť toto místo již v 17. století obývali v hojném množství lovci tuleňů a velrybářů pocházející většinou z Holandska. Za největšího rozkvětu zde mělo žít až tři tisíce osob. Postupně se ale loviště vyčerpala, tuleňi se odstěhovali dál od civilizace a osada zanikla. Zbýl tu jen pochmurný hřbitov těch, co se do rodného Holandska již nevrátili.

Počasí bylo střídavé, většinu dne bývalo zataženo, ale nesněžilo a pravidelně i několik hodin svítilo slunce. Dostali jsme se až na severní okraj západního ostrova, kde jsme strávili v jednom z doporučených kotvišť noc nejdále na severu, jak jsme se kdy dostali, od severního pólu nás dělilo pouze 600 Nm. Bylo zvláštní navigovat na Mercatorově mapě, kdy jsme hladce přecházeli jeden poledník za druhým, které takto daleko na severu byly již těsně vedle sebe. Otočili jsme se na jih a vraceli se víceméně stejnou cestou s využitím jiných fjordů. Na moment jsme vypluli na západní břeh ostrova a pluli po širém Severním ledovém oceánu. Tentokrát to šlo i na plachty za příznivého 20uzlového větru. Všude, i v těch zdánlivě nejnehostinnějších



Kolonie mrožů na kamenité pláži Poolepynten

oblastech jsme čas od času viděli na břehu chatky, z nichž některé jsou určeny pro státní orgány, ale některé jsou stále otevřené jako útočiště pro turisty. Najdete v nich vždy čisto, uklizeno a připravenou dostatečnou zásobu dřeva, abyste zde mohli přežít i několik dnů v nepříznivém počasí. Dokonce je zaznamenán i případ, kdy se tam osamělý alpinista skrýval před hladovou medvědicí, která doufala, že jednoho krásného dne potrava musí vyjít ven a bude její. Ostatně setkání s medvědem je o to nepříjemnější, že sice s sebou máte povinně nosit pušku, ale když ho nedej bože chudáka zastřelíte, vyšetřuje se to hůře, než vražda člověka.

Naší další zastávkou byl Ny-Ålesund, což je vskutku nejseverněji položené trvale obydlené místo na světě. Je zde zbytek úzkokolejné železnice z dávno zaniklého dolování, co je ale podstatné, je tam stále kotvicí stožár, u kterého byla upoutána vzducholoď Italia, než se s admirálem Nobilem

také našim akademikem Béhounkem na palubě vznesla k poslednímu letu k severnímu pólu, z něhož se již nevrátila. Při pokusu najít trosečníky se navždy ztratil i slavný polárník Amundsen. Jinak v Ny-Ålesundu není ani restaurace, kde byste si mohli dát jedno jediné pivo. Všude jsou hned za posledními domky veliké cedule upozorňující na nebezpečí medvědů, ale je tam poštovní úřad, kde vám orazítkují dopisy nebo jachtařské knížky tímto vzácným suvenýrem. Je zde ovšem také místo, kde dostanete poměrně lacinou naftu u pumpy přímo v malém přístavu. Co nás v tomto bohem zapomenutém kraji zaujalo, bylo množství konzulátů a „výzkumných“ projektů, které byly v jednotlivých budovách umístěny často z velmi exotických zemí, jež takto projevovaly svoje budoucí nároky nebo alespoň snahu „být při tom“. A tak kromě francouzského, ruského a britského jsme tam rovněž viděli konzulát čínský, jihokorejský a tchajwanský.

Když jsme pluli k jihu asi tři hodiny severně od Ny-Ålesundu, spustilo se relativně husté sněžení a pak jsme spatřili něco zcela překvapivého. V této absolutně nehostinné pustině, opačným směrem proti nám seděl v malém člunku osamělý muž s nevelkým zavazadlem na přídě a usilovně vesloval klasickými vesly někam neznámo kam na sever. Tak jsme si řekli, že ho musela doma manželka asi hodně naštvat...

Pak už následoval jen návrat do Longyearbyenu, kde jsme nalodili opozdilce Petra, který musel z rodinných důvodů svůj přelet odložit. Výše popsaným způsobem jsme získali další zásoby na loď a já jsem potom nás všechny šel odhlásit na místní úřad. I na úřadu se všichni museli zout a návštěvy chodily k přepážkám v ponožkách. Vyplnil jsem stohy dotazníků a dostal jsem konečně razítko, že můžeme vyplout. Jaké bylo naše překvapení, když jsme dva měsíce po návratu dostali výhrušný dopis, že jsme ze Špicberků odjeli bez zaplacení



Krajina kolem Barentsenu



Kotviště u Nordkappu



Stezka na Nordkapp

odjezdové taxi a jestliže tak ihned neučiníme, bude zle! A to přestože po nás nikdo nic nechtěl, když jsme se odhlásili. Tak jsme slušně zaplatili, protože neradi zůstáváme někomu něco dlužní.

Nastala druhá část dobrodružství, a tím byl čtyřdenní přejezd přes Barentsovo moře směrem k Nordkappu. Tato plavba má svá úskalí, protože severní větev Golského proudu přináší z Ameriky nejen silné kmeny a celé stromy, ale také utržené kusy lan a potrhaných rybářských sítí. Znamenalo to dávat dobrý pozor, ale naštěstí se zde pluje za stálého půlnocního světla, takže se nám nic nepříhodilo. Chtěli jsme se zastavit na Medvědí ostrově, ovšem trochu jinak, než to nakonec dopadlo. Severovýchodní vítr postupně zesiloval až na nějakých 40–45 uzlů. Takže jakékoli přistání v severní polovině ostrova, kde jsou umístěny meteorologické a vědecké stanice a také zbytky bývalého těžebního průmyslu, bylo zcela vyloučeno. Za stále sílicího větru a vlnění jsme nakonec zatočili do báječně chráněné zátoky, kde jsme na deseti metrech hodili kotvu, a uprostřed dalšího místa, které nám připadalo jako absolutní konec světa, jsme ani nechtěli věřit, že někde za okolními skalami zuří docela nepřijemná bouře. V klidu jsme si odpočali, uvařili, ulevili lodním sklepům a ráno jsme se za velmi příjemného slunného počasí vydali na další úsek cesty k nejsevernějšímu výběžku Evropy. Kolem lodí řádili delfíni, v nevelké vzdálenosti se proménádovaly velryby a tu a tam na nás zvědavě pokukoval tuleň. Medvědí ostrov je mis-

tem, kam tvůrci situovali stejnojmenný hororový film, natáčel se ale někde na Aljašce.

Propluli jsme nedaleko místa, kde na dně oceánu odpočívá vrak bitevní lodi Scharnhorst, a již se v dále před námi za dopoledního slunce vynořoval obrys Nordkappu. Nordkapp ve skutečnosti není nejsevernějším výběžkem pevniny, protože leží na ostrově. Nejsevernějším výběžkem pevniny je mys, který se nachází dále. Nicméně Nordkapp je známý a populární. Davy turistů, které tam byly shromážděny podél příslušné vyhlídky, nevěřily svým očím, když se v dále vynořila malá plachetnice a blížila se k nim. Bylo žertovně vidět, jak blikají blesky fotoaparátů a telefonů, jak si nás všichni z té výšky fotografují. Hned za Nordkappem na východní straně je velmi klidné přírodní kotviště, kde je dokonce i malé přístaviště, to je ale rezervováno výletním lodím. Odtud vede stezka strmě nahoru, kudy se sportovněji naladěná část výpravy (to jest všichni kromě mě) vydala pěšky navštívit samotnou vyhlídku na Nordkappu.

Následující den jsme postupovali fjordy dále směrem k Tromsø. Jako první jsme navštívili zajímavé městečko Honningsvåg na jižním konci ostrova, na kterém leží Nordkapp. Tady už jsme byli v jiném světě, to hlavní, co nás zaujalo, byl relativní nedostatek pohostinských zařízení, která zato měla opravdu astronomické ceny. V průměru jsme večereli tak za 2 500 Kč na osobu, a to jsme šli strážliví domů. Na druhé straně absolutní důvěra, kde se

platí tak, že přímo na mole je otevřená schránka, vytáhnete jednu z připravených obálek, vložíte do ní požadovaný obnos a vhodíte ji do schránky na boku spolu se jménem lodi a s datem.

Další den jsme nocovali v odbočce jednoho z fjordů, která byla ve všech průvodcích doporučována. V malé zátocce jsme našli fantastické kotviště, které bylo osazeno jednou vyvazovací bójí v perfektním stavu. Vypadala, jako kdyby ji tam umístili včera. Jaké bylo naše překvapení, když jsme se podívali na internet na informace o této zátocce a hned na prvním místě na nás vypadlo poučení, kterým směrem se zde máme správně modlit, abychom se modlili k Mekce. Dále na jih se břehy fjordu postupně civilizovaly, až jsme měli pocit, že plujeme Slapskou přehradou. Na březích chatové hotýlky a kolem nás houfy malých motorových člunů, pronajímaných na rybolovnou turistiku.

Naše loděnice ležela v zátocce na jihovýchodě Tromsø, kde jsme odevzdali loď, nasedli do taxíku a odjeli na vyřazenou osobní loď vyvážanou v centru města, kde jsme měli zamluven dvoudenní nocleh, abychom se pokochali místními krásami. V zásadě je Tromsø městem studentů, často z daleké ciziny a už také v hojně míře přistěhovalců. V současné době je každý pátý obyvatel Norska buďto přistěhovalce, nebo první generace narozená v Norsku. Paměťhodností staršího data zde mnoho není. Nás osobně zaujal tunelový komplex, který vyvádí dopravu mimo centrum města, kde



Storhamna, zátoka, odkud se modlí k Mekce.



Honningsvåg



Můstek na tuleňářské lodi

jsou v hoře vykutány i kruhové objezdy a křižovatky. Za pozornost stojí i muzeum, jehož součástí byla kompletní kdysi tuleňářská arktická loď, která až do 60. let operovala v těch nejsevernějších šířkách. Bylo možné si ji projít od přídě po záď a od můstku

až po strojovnu. Mě osobně zaujaly neobyčejně stísněné ubytovací prostory posádky v přídi a potom krásné technické exempláře námořní elektroniky ze začátku 60. let. Bylo tam možné vidět první námořní VHF vysílačky, které byly veliké jako kufr,

starobylé radary, na něž se ještě muselo ve dne dívat skrze černé světlotěsné nástavce, dnes již dávno zapomenutý interferenční navigační systém DECCA, ještě ve velmi starobylém provedení, a spoustu dalších zajímavostí, které potěšily mé srdce námořníka, jenž pamatuje ještě můstek našich starých M/S KOŠICE a M/S BLANÍK.

Poklonili jsme se pomníku Roalda Amundsena a jeho druhům, kteří zahynuli při pokusech zachránit bývalého kamaráda Nobileho, a to i přesto, že se dva roky předtím krutě pohádali a nemluvili spolu. Pak už jen přelet do Osla, pohledy na otrávené, nevlídné, až nezdrvořilé norské letušky i pozemní personál. A konečně návrat domů za stálého přemýšlení, kam vyrazíme příště.

Text a foto Igor Piňos
www.pinos-yacht.cz



Hotelová loď v Tromsø



Navigační systém DECCA, kajuta radisty na tuleňářské lodi

INZERCE



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

PIÑOS YACHT NÁMOŘNÍ JACHTING

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



IGOR PIÑOS
ZNÁME CO PRODÁVÁME!

VÝHRADNÍ ZÁSTUPCE





Na Latéral kanálu je prakticky každá plavební komora spojená s mostem, po kterém vede místní doprava, využívají ji i cyklisté.

Plavba po Latéral kanálu řeky Loiry

Stalo se téměř pravidlem, že alespoň jeden prázdninový týden trávíme na lodi. V posledních letech to bylo převážně na moři, ale nápad podívat se na vnitrozemské vodní cesty padl na úrodnou půdu. Po zkušenostech z Holandska a Německa jsme tentokrát chtěli vyzkoušet něco nového a rozhodovali jsme se mezi Itálií a Francií.

Nakonec i díky obsazenosti lodí padla volba na Francii a konkrétně na oblast, která je známá i svými víny, tedy na postranní kanál řeky Loiry, a jako výchozí místo jsme zvolili Châtillon-sur-Loire, kde leží jedna ze základen společnosti Le Boat. Vzhledem ke vzdálenosti z Prahy 1 100 km si cestu rozdělujeme na dva úseky a pro jistotu vyjíždíme již v pátek odpoledne s přenocováním na konci Německa.

1. DEN – SOBOTA 14. 7.

Na sobotu plánujeme město Épernay, pro milovníky šampaňského je jasné, že jde o návštěvu hlavního města Champagne spojenou s malou ochutnávkou a potom pokračujeme do Châtillon-sur-Loire, kde si po 16. hodině přebíráme loď. „Posádka“ základny Le Boat je milá a vstřícná, vše je připraveno, a tak jsme za necelou půl hodinu na palubě. Využijeme dlouhého červencového dne a vyrazí-

me na samý konec Latéral kanálu, na druhou stranu, než povede naše plavba, do městečka Braire, kde kanál po 198 kilometrech končí akvaduktem nad řekou Loirou. Ze základny v Châtillon-sur-Loire (kilometr 192) je to necelá hodinka plavby a stojí to opravdu za to. Do západu slunce se ještě zvládneme pohodlně vrátit na základnu a užít si oslavu francouzského státního svátku spojenou s ohňostrojem.

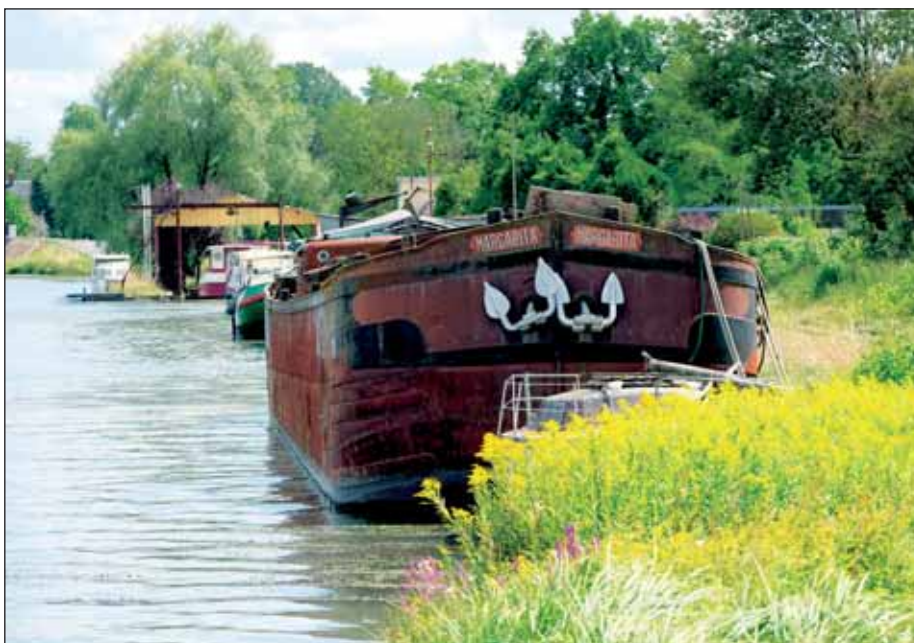
2. DEN – NEDĚLE 15. 7.

Vyplouváme v 11:30 směr Sancerre po obstarání základního nákupu (croissanty a bagety) a prozkoumání okolí. Plujeme prakticky nepřetržitě až do 17. hodiny, zvládneme pět plavebních komor a před 6. U městečka Saint-Thibault uzavíjeme na noc. Neděli končíme na kilometru 156. Každá komora má vlastní obsluhu, ovládání plavebních komor je většinou ruční a obsluha vítá naši pomoc. Vždy to totiž znamená otevřít či zavřít vrata, obejít komoru a otevřít ventil, který komoru napustí či vypustí podle směru, jímž se pluje. Zjišťujeme, že nakoupit nebude úplně snadné. V Saint-Thibault je jeden malý obchůdek s omezenou otevírací dobou.

3. DEN – PONDĚLÍ 16. 7.

Vzhledem k nedostatku zásob na palubě se vrátíme asi dva kilometry do Saint-Satur, kde jsme předešlý den viděli supermarket v průmyslové oblasti. Nicméně kotvení je prakticky před supermarketem a s nákupním košíkem je možné dojet až k lodí. Pro jistotu nakupujeme základní zásoby do konce týdne a jak se později ukazuje, děláme dobře. Přístav v Saint-Satur s napojením na hlavní tok řeky Loire a s velkým zázemím pro doplnění vody a proudu je také výborným výchozím místem pro průzkum vyhlášeného městečka Sancerre, proslulého především pěstováním vína. Jeho návštěvu si pochopitelně nemůžeme nechat ujít.

Prohlídka centra Sancerre však byla trochu zklamáním. Jako by to městečko mělo nejlepší léta za sebou. Dá se předpokládat, že několik zavřených obchodů je jen dočasný jev a že se sem turisté zase vrátí. Plnění lahví bylo i v červenci v plném proudu a je zajímavé, že vinařské provozovny jsou i v blízkém okolí hlavního



Obdivuhodné jsou zbytky lodního parku nákladních lodí. V řadě případů jsou přestavovány na rekreační plavidla.

náměstí a zámku. Městečko dal jméno šlechtic stejného jména, který zde žil a založil na samém vrcholu kopce hrad, okolo něhož vzniklo město již ve 12. století.

Po obědě a sklence místního vína se vracíme na palubu a ukrajujeme další kilometry a plavební komory z naší plavby. Na noc kotvíme v téměř opuštěném přístavu La Chapelle Montlinard na kilometru 137. Je zde přístav, který fungoval ještě nedávno, a je smutné vidět nepoužívané technické zázemí, jako je suchý dok, kde je možné servisovat velkou loď, vše zařídí

jedna brána a vypouštěcí stavidlo. Z tohoto přístavu je nejbližší, asi 2 kilometry, do La Charité-sur-Loire, místa, které na cestě nesmíte vynechat. Do dnešních dnů si zachovalo téměř neporušený gotický ráz s řadou památek.

4. DEN – ÚTERÝ 17. 7.

Den začínáme prohlídkou La Charité-sur-Loire. Bohužel jsme nevyužili nabídky na zapůjčení kol a právě tady poprvé opravdu litujeme. Vedle silnice je však chodník, tak si cestu krátíme hodnocením domů podél cesty. Škála je široká. Od malých úpravných zámečků s malinkou za-



Nejvzdálenějším bodem naší plavby, byl přístav Marseilles-les-Aubigny, kde odpočívá celá flotila starých lodí.



Akvadukt Briare byl postaven přes řeku Loiru v Briare mezi lety 1890 a 1896 inženýrem Abelem Mazoyerem. Stojí na čtrnácti pilířích. Ty spojuje jediný nosník nesoucí žlab s více než 13 000 tuny vody a má hloubku 2,2 metru. Šířka akvaduktu včetně vlečných drah je 11,5 metru a jeho délka je 662,7 metru. Akvadukt je vybaven systémem, který umožňuje jeho vypuštění v případě silných mrazů.

hradou přes úhledné domky až po zanedbané zříceniny. Město samotné také pamatuje mnohem lepší časy, silueta z mostu nad Loirou však každého přenesení nejméně o pět století zpátky! Návštěva La Charité-sur-Loire je velkým zážitkem. Jeho kořeny sahají až daleko do raného středověku a stále si zachovává tento ráz, bohužel je řada domů i církevních staveb v bídném stavu. Do města vede krásný historický most

s výhledem na do široka se rozlévající Loiru. Je zde možné půjčit si kánoe a splout kousek hlavního toku Loiry, ale především stojí za to prohlédnout si kostel, jednu z největších církevních staveb ve Francii, kam se vejde až 5 000 lidí. Město je slavné také díky antikvariátům a vůbec obchodování se starými knihami a tisky a je jednou z význačných zastávek poutníků do Santiaga de Compostela.

Po návratu na palubu doplňujeme vodu a snažíme se vymotat z přístavu. Ten je zanesený řasami, které se evidentně namotaly na vrtuli či kormidlo, protože loď jede výrazně pomaleji než doposud. Opakovanou plavbou na zpětný chod se daří řasy odstranit. Kotvení bylo klidné, jako ostatně každé kotvení na tomto plavebním kanálu, kde již tak mírný provoz ustane nejpozději okolo 18. hodiny, i když plavební komory mají



Víno Sancerre rose, které jsme zakoupili přímo u služby plavební komory, chutnalo překvapivě nejlépe.

DŮLEŽITÉ RADY A POZNÁMKY

- Ne vždy jsou obchody a restaurace otevřeny tak, jak jsme zvyklí od nás nebo z Rakouska, proto je dobré být trochu zásoben předem.
- Je vhodné si na cestu vyhradit více času, aby šlo objet celé kolo nebo alespoň objednat „oneway“, charterová agentura je schopna zajistit odvoz vašeho auta.
- Nespoléhejte na vinaře na každém kroku, je lepší být předem objednaná a návštěvu vinařství mít naplánovanou.
- Pokud máte novou loď a každý den jedete 2–4 hodiny a chováte se, co se týká spotřeby elektrického proudu rozumně, nemusíte stát nikde v marině, během plavby se akumulátory nabíjí a lednici spolehlivě udrží v chodu a nic víc vlastně není potřeba.

otevřeno až do 19 hodin. Na každé plavební komoře se obsluha ptá, zda jedete dál, a pokud řeknete, že ano, je pro vás prakticky vždy připravena další komora. Jejich typická vzdálenost od sebe je 3–7 km. I díky nim je cesta rozmanitá, každý „komorník“ neboli obsluha komory je jiný, někdo je sdílný, někdo zase méně, vždy umí dobře francouzsky, málokdy mluví jinou řečí. Někteří si přivydělávají prodejem piva, vína, zmrzliny, zeleniny či ořechů. Nutno podotknout, že nákupem vína u plavební komory jsme neudělali chybu a růžové Sancerre za 10 EUR bylo to nejlepší, co jsme v té oblasti pili.

Během celého dne jsme potkávali 10, maximálně 20 lodí od několika charterových společností, jen párkrát za den plula soukromá loď. Nejzajímavějším bodem, kam jsme se dostali, byl přístav Marseille-les-Aubigny mezi kilometry 126 a 125. Je to



Jedno z mála vinařství, které je zařízeno nejen na výrobu a prodej vína zákazníkům, kteří přijedou autem, ale počítá i se zákazníky, kteří připlují lodí.



CANAL LATÉRAL À LA LOIRE

Canal Latéral à la Loire byl vybudován mezi roky 1827 a 1838 a spojil Canal de Briare v Briare a Canal du Centre v Digoinu, vzdáleném 196 km. Umožnil celoroční využívání vodní cesty, protože Loira měla problémy se spolehlivostí vyplývající ze zimních povodní a letního sucha. Akvadukty byly používány k překročení řeky Allier v Le Guétin (v obci Cuffy) a řeky Loire v Digoinu. Poslední akvadukt, který překonával řeku Loiru u Briare, byl vybudován až v roce 1896. Kanál sloužil pro přepravu zboží do Paříže a na infrastrukturu okolo kanálu je znát, jak moc byl pro tuto oblast důležitý. V přístavech podél kanálu je dodnes vidět mnoho lodí, které v posledním století tuto vodní cestu využívaly. Dnes jde především o rekreační využití, přesto řada systémů, které byly vybudovány před téměř dvěma sty lety, dodnes fungují.

poměrně velký přístav, kde je kromě mol a zázemí pro turistické lodě ještě pozůstatek místní nákladní plavby, pro kterou kanál podle všech průvodních znaků sloužil ještě poměrně nedávno. Rezavé nákladní lodě, jež mají svoji velikost přesně na velikost místních plavebních komor, mě fascinovaly především tím, že neslouží svému účelu. Okolo kanálu je vidět pár pokusů, jak tyto lodě vrátit do plavby. Viděli jsme jeden nákladní člun přestavěný na luxusní loď s plným servisem pro nevelkou skupinu hostů, jinou loď opravoval někdo svépomocí v dalším zajímavém přístavu Saint-Satur, který je zároveň výchozím místem na návštěvu Sancerre, ale jsou to myslím jen chabé pokusy udržet loď v provozu.

Pozdě odpoledne se vydáváme na zpáteční plavbu a kotvíme tentokrát zcela v přírodě, nad plavební komorou číslo 29 s malebným jménem Rousseaux mezi kilometry 136 a 135. Je zde úžasný klid.

5. DEN – STŘEDA 18. 7.

Ráno jede první loď až okolo 10. hodiny směrem nahoru. Jakmile propluje, přidáváme se k dalším dvěma Le Boat a pokračujeme zpět na základnu. Trasu už známe a na noc vybíráme místa, která jsme nestihli navštívit cestou proti proudu. Odpoledne kotvíme v Saint-Satur mezi kilometry 159 a 160, tentokrát však v městském přístavu, který je situován do propojovacího kanálu s řekou Loirou. Saint-Satur má několik výhod. Je to na naší trase asi město největší, je zde supermarket, kam je možné dovézt zásoby přímo nákupním košíkem, je tedy poměrně dobrý přístup k řece, pokud se během plavby chcete vykoupat, a jsou tu i restaurace. Občas ale bývají některé zavřené stejně jako obchody. Důležité je zde i zázemí mariny, kde lze doplnit vodu a připojit se na elektrický proud. Cena za kotvení za loď dlouhou 10–12 metrů je 10,50 EUR na noc. Voda a elektrický proud se platí zvlášť.

HORIZON 2S

Na testování jsme měli tentokrát celý týden a loď jsme vyzkoušeli v reálném provozu na plavebních kanálech vybudovaných v první polovině 19. století na řece Loire. U modelu 2S je v přídi jedna velká kajuta se samostatnou koupelnou a oddělenou sprchou a po straně další kajuta s toaletou, kde je možné využívat dvě oddělená lůžka nebo je spojit k sobě. Kajuty i toalety mají vlastní větrání. Další lůžko lze vytvořit v salonu, který se dá rovněž zcela zatemnit. Salon je v jedné rovině se zadní palubou, jež je oddělena trojdielnými posuvnými dveřmi. Na zadní palubě je sedačka s překlápěcím opěradlem, je tak možné sedět směrem do salonu nebo směrem k zádi.

Zadní paluba je částečně zakryta převisem horní paluby, která je zlatým hřebem této lodě. Dominuje jí sezení ve tvaru „U“, následuje malá kuchyňka s lednicí, dřezem a grilem a sezení, které lze podle sklopení opěradla využít jak pro komunikaci s ostatními na palubě, tak pro sezení během plavby směrem dopředu. Na pravoboku je pak dvousedačka kormidelníka s velkým kormidelním kolem a rovněž s překlápěcím opěradlem. Na střeše salonu jsou ještě dvě opalovací lehátka s nastavitelným podhlavíkem. Celá loď je pohodlně obchozí, což usnadňuje manipulaci při přistávání a v plavebních komorách.

Horizon 2S je vybaven dvěma řídicími stanovišti, ale také díky nádhernému počasí jsem využíval prakticky jen to na horní palubě. V salonu je rovněž sezení pro čtyři osoby ve směru jízdy. Pro lepší ovládání lodě je k dispozici nejen příďový, ale i záďový propeler, který kormidelník obsluhuje ovladačem ve tvaru lodě. Je to velmi intuitivní a jednoduché.

O pohon se stará zabudovaný dieselový motor Vetus, který je kvůli úspoře místa uložen vzadu napříč pod zadní sedačkou a je velice dobře přístupný jak pro kontrolní, tak pro servisní úkony. Pohon vrtule na přímém hřídeli je zajištěn netradičně hydraulicky stejně jako pohon příďového i záďového propeleru. Za pochvalu stojí velké množství zásuvek na 220 V (díky invertoru fungují nejen v marině, ale i pokud je nastartovaný motor), na 12 V i USB konektorů. Jsou v každé kajutě, v salonu, v kuchyni i u obou kormidelních stanovišť.

Dlouhá kuchyňská linka disponuje plynovou troubou, mikrovlnnou troubou, tříplotýnkovým vařičem a vysokou lednicí s mrazákem. Je zde dostatek úložných prostor.

Pohyb po lodi je pohodlný a vstup na ochozy i na horní palubu je dostatečně široký. U ochozů mne zprvu překvapilo, že chybí zábradlí, po pár



komorách mi ale bylo jasné proč. Na nástavbě jsou madla a zábradlí nebrání v pohybu obsluhy lodě v komorách. Trup lodě je navíc vybaven „vestavěným“ systémem fendrů, takže nehrozí poškození trupu při plavbě úzkými profily jak plavebních komor, tak podjezdů pod mosty. Horní paluba je opatřena velkým bimini, které je možné navíc předozadně posouvat, vzhledem k velkému počtu mostů jsme jej využili především při posezení na palubě během kotvení.

Lodě určené pro plavební kanály mají obecně ploché dno kvůli menšímu ponoru. Z toho pramení horší směrová stabilita. U Horizonu 2S je ve dně téměř po celé délce lodi kýl, nicméně i tuto loď je nutné neustále rovnat do směru. Díky velkému kormidelnímu kolu je to však poměrně snadné.

Za zmínku stojí i robustní stavba a konstrukce lodě. Ta je vybavena, jak už jsem uvedl, hydraulickým pohonem, který je tichý a klidný a pohání hřídel přímého náhonu. Podlaha je od badeplata prakticky v jedné rovině jak na zadní palubě kryté převisem, tak až dopředu do salonu. Jednotlivé díly v podlaze jsou odklápěcí a veškeré technologie jsou dobře přístupné. Zcela uprostřed lodě je sada akumulátorů, které reálně umožňují nezávislost, pokud se s lodí alespoň pár hodin denně jede. My jsme se za celý týden ani jednou na proud nepřipojovali a vodu jsme doplňovali jednou za týden (obsazení třemi osobami). Ve sprchování i několikrát denně jsme se nijak zvlášť neomezovali.

V lodi jsou jednoduchá skla, takže může nastat obvyklá situace – orosí se okna. Konstrukce oken je tomu však přizpůsobena – kondenzovaná vo-

da prostě odteče. Nechybí topení i klimatizace Webasto. Třídielné posuvné dveře fungují včetně aretace a zamykání perfektně.

Během plavby dosahujeme rychlosti okolo 8 km/h při 2 000 otáčkách za minutu. Dá se jet i 10 km/h při 3 000 otáčkách za minutu. Na kanálech v této oblasti je ale povoleno právě jen těch 8 km/h. Maximální otáčky motoru jsou omezeny na 2 400 a je jasné proč. Loď totiž již rychleji než těch 10 kilometrů v hodině nejede. Neměli jsme možnost měřit spotřebu, ale podle zkušeností Le Boat se pohybuje okolo 4,5l naftu na hodinu provozu. Užitečným přístrojem je ukazatel nastavení úhlu kormidla.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Horizon 2S	
Délka	11,5 m
Šířka	4,2 m
Ponor	1 m
Podjezdová výška	2,9 m
Objem nádrže na vodu	600 l
Objem palivové nádrže	300 l
Lednice	120 l
Konvertor	12/220 V
www.leboat.com	



Jeden z malých zámků na Loirě, častý turistický cíl. Ne všechny jsou ale v tak dobré kondici.

6. DEN – ČTVRTEK 19. 7.

Vyplouváme v 11:40 a za marinu jsme nakonec neplatili. Nebylo totiž kde zaplatit. Kapitanát situovaný na konci přístavu byl stále zavřený. Ani dopoledne není kapitanát otevřený a při pohledu přes sklo je vidět na zemi nepořádek, odplouváme tedy bez placení, i když to nebyl úmysl, ani náš styl. Po necelém kilometru ale zastavujeme u jednoho z mála vinařů na trase a jediného, jenž je připravený postarat se o zájemce o degustaci, kteří přijeli na lodi. Jde o rodinné vinařství Patricika Noela, nezávislého vinaře, který produkuje Sancerre, Pouilly-Fumé a Salmon. Ochutnáváme s paní Noel čtyři vzorky a nakupujeme zásoby na zpáteční cestu.

Nakonec plujeme až na 179,5 kilometru, máme za sebou téměř přesně 20 kilometrů. Oběd zvládneme v klidné a pro „námořníky“ zaslibené restauraci u vesničky Bannay, kde kompletní menu v pěkném prostředí s výhledem na plavební kanál a naši loď stálo příjemných 12 EUR. Na noc kotvíme u městečka Belleville-sur-Loire prakticky pod jadernou elektrárnou u sympatického hotelu v parkové úpravě tak, abychom na chladicí věže elektrárny z lodě neviděli. V místě je boulangerie i hotel s restaurací a marina, které se ale úmyslně

vyhýbáme. Čtvrtek byl také asi nejteplejším dnem, teplota se vyšplhala až na 32 °C.

7. DEN – PÁTEK 20. 7.

Ze čtvrtka na pátek byla v noci velká bouřka, což jen potvrdilo, že do každé lodě teče. Naštěstí to bylo jen na jídelní stůl a odnesly to staré noviny. Kotviště u hotelu bylo fajn, využili jsme jej na kávu i snídani. Dobrý dojem tak kazil jedině výhled na jadernou elektrárnu, která je v tom místě opravdu blízko plavebního kanálu. Odplouváme okolo 11. hodiny a projíždíme poslední dvě plavební komory, pak už jen dlouhý úsek zpět do Châtillon-sur-Loire, a protože toho nemáme dost, plujeme ještě jednou na most Pont du Canal, akvadukt, který vede nad Loirou. Za mostem v Braire využíváme služby místního chocolatiera a ke kávě chutnáme zdejší sladké speciality. Nakonec se dostáváme až na dvoustý kilometr, kterým postranní kanál končí, a vplouváme cvičně i do dalšího kanálu, jímž je Canal de Briare. Otáčíme loď, již po čtvrté proplouváme most nad Loirou a v 17:30 uvazujeme loď v domácí marině a základně Le Boat v Châtillon-sur-Loire.

Text Daniel Guryča

Foto Ella Guryčová a Jana Ježková



Jedním z kouzel této plavby byla možnost zakotvit prakticky kdekoliv. Lodě jsou vybaveny palicí a kolíky. Prostě si svoje kotviště postavíte, kde se vám líbí.



PRODEJ • SERVIS
PRONÁJEM

Modřanská 102, 147 00 Praha 4,
+420 777 656 272

www.bluerent.cz



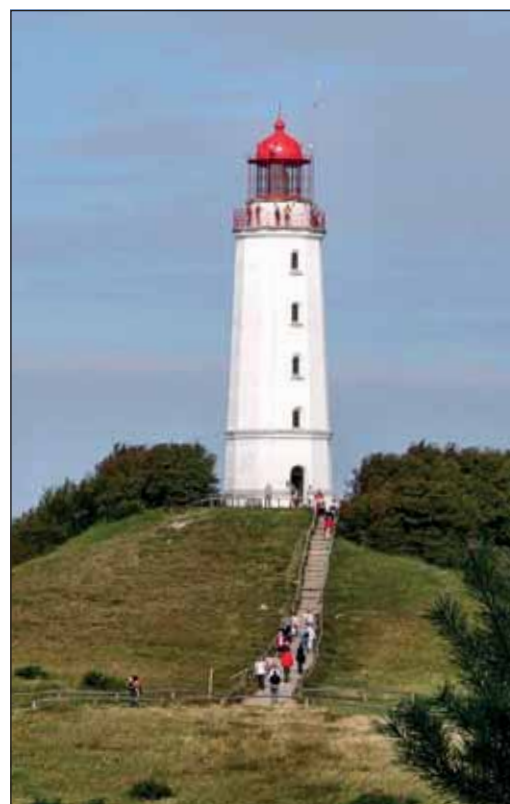
Balt je jedna z nejkrásnějších a nejrůznorodějších lokalit na světě. Skýtá jistou navigační výzvu, protože na rozdíl od oblíbeného Jadranu zde může pořádně foukat a být zima. Přesto je baltské pobřeží s více než stem marin a přístavů ležících blízko u sebe námořnickým rájem.

Jachting na Baltu



Marina Breege na ostrově Rügen (Rujána)

Idylické místo a ideální startovací přístav pro plavbu na Baltském moři překvapí velkým počtem slunečných dní, příjemným čerstvým větrem, dlouhými a čistými plážemi, vynikající kvalitou vody, okouzlující a rozmanitou krajinou i jedinečnými přírodními rezervacemi. Základna je skvělým výchozím bodem pro plavby do Dánska, na Bornholm a do Švédska. Lákavé jsou nejen tradiční hospůdky, které najdete v každém přístavu této oblasti, ale k relaxaci vybízí i množství klidných zátok.



Německo, Polsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Rusko, Finsko, Švédsko a Dánsko, to jsou země, které můžete při plavbách na Baltu navštívit. S čet-

nými velkými a malými ostrovy měří pobřeží přes 10 000 kilometrů. Balt se svými 350 000 čtverečnými kilometry tvoří největší brakickou oblast na světě. Najdeme zde

mnoho chráněných zátok, lagun a fjordů, což z Baltu činí ideální region pro začátečníky i pokročilé jachtaře. Pokud si chcete na Baltu pronajmout loď na dovolenou,



Marina Hohe Düne, Rostock-Warnemünde

Přístav se nachází na severu hanzovního města Rostock, na východní straně ústí řeky Warnow. Každé léto se zde konají velké akce Warnemünde Woche a Hanse Sail, které lákají miliony turistů a několik tisíc jachtařů z více než 20 zemí. Plout odtud můžete například na západ směrem na Kühlungsborn a Rerik, na východ k Darssu nebo můžete obdivovat bílé písčité pláže v baltském letovisku Heiligendamm, plout se dá také do Dánska nebo na Rujánu či Hiddensee.



Marina Flensburg

Odtud můžete plout Flensburgským fjordem do Kielského zálivu, přírodního parku Schleimünde nebo až k dánskému jižnímu pobřeží s množstvím malebných ostrovů, zátok a přístavů. Je zde k dispozici flotila nových a dobře vybavených plachetnic v délkách 25 až 51 stop.

můžete využít služeb charterové společnosti MOLA Yachting. Z jejich pěti základen lze absolvovat plavbu po celém Baltu. Jsou jimi marina Breege na ostrově Rujána, marina Höhe Dune v konglomeraci Rostock-

-Warnemünde, marina Flensburg, marina Heiligenhafen-Großenbrode a polský přístav Svinouští. Všude tam je možné pronajmout si plachetnice všech velikostí a vyplout na skvělou charterovou dovolenou.

Na všech základnách vám také ochotně poradí, kam plout, a připraví vám podrobný itinerář plavby.

www.mola.de



Marina Heiligenhafen-Großenbrode

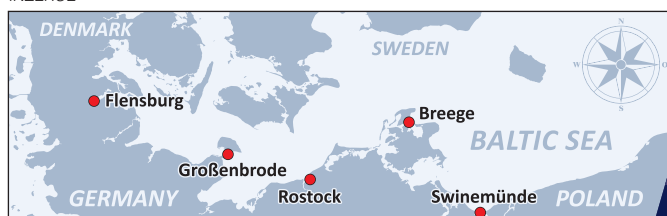
Leží až na samém konci Lübecké zátoky. Idylický přístav je chráněn ze všech stran a je skvěle vybaven – voda a elektřina na molech, wifi, vypouštění fekálií, dobře udržované sociální zařízení i velké parkoviště jsou k dispozici. V nedalekém městečku najdete supermarket a obchody, kavárny a restaurace, lékárnu, bankomat i poštu a potraviny. Přístav je ideálním výchozím bodem pro plavbu podél východního pobřeží Lübecké zátoky či dále do Dánska, na Rujánu, Bornholm nebo Little Belt.



Přístav Svinouští

Plachetnici si můžete pronajmout i na polském pobřeží. Svinouští leží na ostrovech Usedom, Wollin a Kaseburg, na pomezí Baltského moře a Štětínského zálivu. Toto staré přímořské letovisko má moderní přístav, velký terminál trajektů a módní plážové promenády, kde najdete výborné restaurace. Vydat se odtud můžete na východ do Kolbergu, Gdaňsku nebo na sever (Rujána či Bornholm).

INZERCE



MOLA YACHTING GmbH

- own yachts in 5 Marinas in the Baltic Sea
- over 250 yachts from 30 - 51 ft
- constantly brand new yachts
- new charter agencies welcome

Contact: ☎ +49 38391 4320 • www.mola.de





Proč právě do Turecka?

Již několikrát jsme se plavili v tureckých vodách.

Poprvé v roce 1985, to ještě na vlastní lodi, při plavbě z Rumunska přes Černé moře do Bosporu, Istanbulu, přes Marmarské moře, Dardanelami do Řecka a dále do Jugoslávie. Už tehdy se nám zdálo, že jsme si tam i přes naše skromné komunistické výděvky mohli něco dovolit a Turci byli milí.

Naše další plavba byla týdenní z Istanbulu jenom v Marmarském moři. Tuto plavbu moc nedoporučuji, moře je špinavé a v přístavu Marmara, který sice stojí za prohlídku, nebylo místo k zakotvení. Potom následovaly plavby v oblasti poloostrova Datca, Bodrum se spoustou krásných zátok se stromy až k moři. Dále jsme vyzkoušeli oblast takzvané Egejské riviéry.

A proč tedy plout právě v Turecku? Jižní část Turecka už je sice také exponovaná turistickým ruchem, ale nedá se to srovnat s Chorvatskem, Itálií nebo Řeckem. Zatím najdete místo ke kotvení v nádherných zátokách bez větších problémů. Nikde se nám nestalo, aby někdo přijel vybírat poplatky. Je

zde však zakázáno vyvazovat lana na stromy, ale často lze najít vhodné skalky, na které je možné lodi vyvázat, a na mnoha místech v často navštěvovaných zátokách jsou umístěny vyvazovací kůly nebo oka.

Naše letošní plavba začala v Göceku a byla naplánována na poslední zářijový a první říjnový týden. Do maríny jsme dorazili z letiště Dalaman v 19:30 mikrobusem. Loď jsme měli pronajatou od společnosti Irmak-Yachting. Byla připravená v perfektním stavu, s povlečením a skvěle vybavená. Převoz z letiště nám společnost zajistila za 80 EUR tam i zpět. V neděli ráno nám zástupce společnosti předal loď i s upozorněním na nebezpečné, anebo zakázané oblasti plavby, ale také upozornil na ty nejhezčí oblasti, které bychom neměli vynechat. Obdrželi jsme i tzv. Blue Card k použití pro vysání odpadní nádrže. Je to turecká specialita, vyžaduje



CENY V TURECKU

Letošní kurz byl při výměně na letišti za 1 euro 7 tureckých lir, což je cca 4 Kč za 1 tureckou liru. V této relaci bylo možno nakoupit:

chléb 1 kg	20–30 Kč
jogurt 1 kg	20–30 Kč
kuře 1 kg	50 Kč
máslo ¼ kg	40 Kč
pomeranče 1 kg	15 Kč
víno 0,75 l	od 70 Kč
víno v 3l balení	50 Kč za 1 l
pivo 0,5 l	od 26 Kč



V několika zátokách jsme kotvili úplně sami.

se vyčerpání odpadní nádrže aspoň jednou za týden. Při naší plavbě z Göceku do Antalye jsme to provedli jednou v marině Finike, kde servisman vložil naši Blue Card do automatu a nádrž nám vyčerpal bez placení. Na konci plavby jsme nechali opět nádrž vyčerpat, ale už chtěli úhradu v přepočtu cca 200Kč. Při předání lodě po nás požadovali účet za vyčerpání odpadní nádrže.

Asi 400 m od mariny Göcek jsou dva velké supermarkety, kde jsme mohli všechno nakoupit i v neděli a bylo možné zde platit i v eurech. Samozřejmě mostí je, že vám větší nákup odvezou do mariny.

Vzhledem k tomu, že jsou tady větší hloubky, se téměř všude v zátokách spouští kotva na delší vzdálenost od břehu a loď se vyvazuje delšími lany, která na žádném lodi nechybí. Cena letenky z Vídně do Dalamanu je cca 5 000Kč včetně 30kg zavazadla při včasné objednávce. Tedy neváhejte objednávat lodě včas, do 31. 12. 2018 se slevou 15%, při objednávce na 2 týdny se slevou 20%!

Vzhledem ke krásné lokalitě, nádherné přírodě, volným zátokám na kotvení, historickým památkám, přívětivým lidem a také teplotě vody 28 °C jsme se celá posádka rozhodli v další sezoně opět pro Turecko!

Text a foto Miloš Křenek
www.morayacht.cz



INZERCE

www.dovolenanalodi.cz

- Prodej a pronájem lodí
- Zastoupení firmy HUNTER Marine, USA
- Soudní posudky, odhady a technické prohlídky lodí
- Plavby s kapitánem
- Kapitánské kurzy
- Okružní plavby na luxusních lodích all inclusive



MORAYACHT



Morayacht s. r. o. • Zdráhalova 29, 613 00 Brno
info@morayacht.cz • tel.: +420 545 575 663

www.morayacht.cz





Dva Micheliní na dvou katamaranech

V září 2018 jsme se vydali na gurmánskou dobrodružnou výpravu se členy Czech Business Clubu a jejich přáteli do Řecka prověřit schopnosti dvou prvotřídních kuchařů tvořit přímo na palubě katamaranů kulinářské speciality z místních surovin. A vlastně se taky zapojit do netradičního kurzu vaření.



Siesta po obědě – šéfkuchař Mirek Kalina se zaslouženou skleničkou v ruce po dobře vykonané práci

ŘECKO

Papírové předpoklady perfektního zážitku nemohly být lepší: Dva luxusní katamarany slibovaly veškerý komfort kvalitního hotelu a dva zkušené kuchaři nezapomenutelné kulinářské hodiny v kouzelném prostředí Saron-

ského zálivu. Čím víc se blížil termín odjezdu, tím víc bylo jasné, že úplně pohodová plavba to nebude, protože koncem našeho pětidenního pobytu měla přímo místem plavby procházet středoevropská obdoba hurikánu, kterou pojmenovali Zorba. A jeden z požadavků dámské části posádky zněl: „Klidná plavba bez vln.“

Prvním katamaranem byl Lagoon 560, na kterém působí v rámci tříčlenné posádky Dimitris Dmítsas, šéfkuchař s michelinskou minulostí a zkušenostmi z různých koutů světa, milovník jachtingu a znalec místních podmínek. Druhým katamaranem byl Lagoon 52, který se stal dočasným působištěm Mirka Kaliny, kuchaře s michelinskou zkušeností, porotce z pořadu MasterChef a šéfkuchaře špičkových pražských restaurací Kalina Anežka a Kalina Kampa. Oba katamarany má ve správě společnost ALTUMARE na své základně v Olympic marině v Řecku.

Před cestou poslali účastníci kuchařům informace, co mají rádi a jakou kuchyni chtějí ochutnat. Výsledek dopadl jednoznačně: Vařit se bude z místních surovin a ochutnávat se budou zejména místní speciality z masa a zeleniny, ale nesmí chybět ani ryby a plody moře. Pít se k tomu budou místní vína. Navíc si fajnšmekři pro jistotu předem objednali i svoje oblíbená francouzská vína, která lokální dovozce dodal v den D až na palubu katamaranu.

A JAK PLAVBA PROBÍHALA?

Sobota

Cestou z letiště (cca půl hodiny) nás mikrobus zavezl do vinotéky poblíž Olympic mariny na bleskovou degustaci řeckých vín. Vybrali jsme si vína, každý podle svojí chuti, a ihned odvezli dostatečné zásoby na loď. Po naložení jsme vypluli do nedaleké zátoky pod chrámem Sounio a už během půlhodinové plavby na mírný zadní vítr se kuchaři pustili do práce. Ze surovin, které Dimitris pro



Ranní nákup na rybím trhu v Porosu, šéfkuchař Dimitris ověřuje u prodejce čerstvost a původ mořských dobrot.

obě lodě nakoupil dopoledne na trhu, připravili oba šéfkuchaři delikatesní večeři, do níž jsme se v úžasném prostředí klidné zátoky s osvětleným chrámem Sounio okamžitě pustili. Usměvavá hosteska Athina nosila na stůl:

- místní čerstvé langustini a jumbo krevety s těstovinami s vínovou a fenyklovou omáčkou,
- čerstvé mušle saganaki koupené na trhu a grilované s tradiční rajčatovou omáčkou a feta sýrem,
- roketový salát s marinovanými artičoky, mairou sýrem a hořčično-octovou omáčkou.

Kromě vín jsme si vybírali nealko nápoje a piva ze „samoobslužné ledničky“ v kokpitu, kterou Athina neustále doplňovala. Nechybělo ani espresso a místní destiláty podávané k dezertům. Na klidné hladině se v bezvětrí odrážel osvětlený chrám Sounio i hvězdná obloha a večerní plavání v teplém průzračném moři bylo moc příjemné. Ani se nám nechtělo věřit, že jsme teprve před polednem odlétali z Prahy...

Neděle

Probuzení do krásného dne s jasnou oblohou vyzývalo k ranní koupeli, a proč ne? Jsme přece na dovolené a je o nás postaráno! Hosteska Athina už uklidila po večerní párty loď a připravila stůl pro snídani:

- řeckou šunku a výběr místních kravských, ovčích i kozích sýrů,
- skutečně plnotučný (10%) řecký jogurt zasypaný mandlemi a sušeným ovocem,
- rozpečené pečivo a toasty s marmeládou, medem a ovocný salát ze sezonního ovoce,
- místní vajíčka z volného chovu koupená na trhu připravoval Dimitris každému podle jeho přání.

Kromě sklenky slušného místního sektu „CAIR“ (vyrábí se na ostrově Rhodos a kvasí v lahvích) jsme mohli vybírat z pomerančového džusu z čerstvě utržených řeckých pomerančů, kávy, čaje a vody ochucené mátou z lodní zahrádky. Po snídani a ranním koupání nastal čas vyrazit



Salát z červené řepy s česnekem a sezonními zelenými listy (vlita)



Umíte si představit jak tohle jehněčí s uzeným sýrem provoní celý salon?



Klidné odpoledne u Porosu, ale paddleboardy připravené na hladině naznačují, že se bude závodit!

na 20 Nm dlouhou plavbu na Poros. Zádoboční vítr byl tak slabý, že by se i s genakrem katamaran ploužil velmi pomalu. Shodli jsme se na rychlém přesunu (9 uzlů) s použitím motorů, chceme tam být rychle a navíc trasa vede kolmo na rušnou oblast oddělené plavby na přiblížení k Pireu. Hostesky během plavby uklidily kajuty, které tak znovu vypadaly, jako bychom před pár minutami na katamaranu teprve nastoupili. Asi 5 Nm před ostrovem Poros přišlo příjemné překvapení v podobě bonito tuňáka chyceného na udici, kterou kapitán spíš z povinnosti vláčel za lodí. Byla totiž úplně rovná hladina a jasný den, a to ryby větší moc neberou...

Před obědem už jsme kotvili na dohled od Porosu v pěkné zátocě s klášterem a luxusním rezortem vedle, kam se někteří plavci vydali na průzkum. Opalování, plavání a celková pohoda zavládla na palubě obou katamaranů, které jsme pro usnadnění společenského života přivázali na kotvě bokem k sobě. Šéfkuchaři mezitím připravili další ze svých parádních tabulí, kdo z účastníků chtěl, mohl kdykoliv pomáhat. Na katamaranu Mirka Kaliny se na funkci jeho souscheffa (jeho pravé ruky) brzy vypracoval nadšený a zkušený milovník vaření Radovan. Práce v chlapáckém týmu jim šla jako po drátkách, zbytek posádky musel v průběhu kulinářského umění dbát o jejich pitný režim. Dobrá péče se nám vyplatila, mistři následně servírovali:

- čerstvě připravenou favu a saganaki sýr „melipasto“ – exkluzivní řecký „smažák“,
- vařenou čerstvou chobotnici z nedělního trhu v těstovinách „macaronaki“ s rajčatovou omáčkou,
- chobotnicový salát s bylinkami a octem,
- nemohl chybět před necelou hodinou ulovený bonito tuňák připravený na grilu s bylinkami,
- a samozřejmě řecký salát, tentokrát jeho variace s kaparovými listy, horskými bylinkami a se sušeným chlebem.

Jen co si nasycená posádka dostatečně užila plavání v moři a lenošení, vydaly se oba katamarany na plavbu úžinou v Porosu, která je vždy velkým zážitkem. V centru města jsme přirazili bokem k molu, dokoupili suroviny a městečko si prohlédli. Následně jsme zvolili klidné kotvení na dohled hlavní promenády, kam nás kdykoli odvezl kapitán na komfortním člunu, který je součástí výbavy katamaranu. Poros je opravdu velmi šarmantrním místem, ale není prostě ideální pro klidné noční kotvení a výhoda rychlého člunu s řídicím je neocenitelná. Než jsme se nadáli, byla připravena večeře:

- tzatziki,
- salát z vařené červené řepy s natí,
- brambory pečené s čerstvými bylinkami a česnekem,
- vařená cuketa s mátou,
- hovězí steak ala „Seftalia“ (míchané mleté maso, jehněčí a vepřové s bylinkami, zabalené v jehněčí kůži, které jsme koupili u řezníka),



Trasu jsme volili tak, že i v poryvech 65 uzlů jsme v pohodě pluli a přistání při větru 38,8 uzlu bylo hladké.

- pečené houby by málokdo v Řecku v září očekával, ale nesmíme zapomenout na hornatá území, kterých má Řecku dost a kde se daří i houbám.

Kotvení poblíž městečka Poros s rušným nočním životem si vyžádalo svou daň ve výsadbku do baru, odkud jsme se vrátili nad ránem.

V pondělí dopoledne jsme se rozdělili na nákupčí, kteří vyrazili pro zeleninu, maso, ryby a další dobroty, a zbytek světa, který pokračoval v lenošení na palubě a koupání. Nákup s šéfkuchaři jsme si moc užili. Dimitris diskutoval s místními o původu masa a zjišťoval, jaké speciality jsou zrovna k mání. A prodejci mu ochotně odpovídali a bylo vidět, že svůj sortiment opravdu dobře znají. Rozruch na závěr nákupu, když už jsme všechny dobroty měli a odcházeli, způsobil rybář, který zrovna přinesl právě vytaženou síť z moře plnou čehosi. Ukázalo se, že jsou to čerstvé krevety, a protože vypadaly skutečně skvěle, kuchaři se rozhodli koupit celý kontingent i se sítí, tedy asi 7kg. Po návratu z nákupu jsme zjistili, že hosteska Athina je skrytý talent a v nepřítomnosti Dimitrise připravila skvělou snídani podobnou té nedělní, jen Dimitris po příchodu pro velký úspěch dodělal míchaná vejíčka a pro milovnicku sladkých snídaní palačinky s ořechy.

Před obědem jsme se rozhodli podívat na 12 Nm vzdálený ostrov Aegina, kde jsme plánovali zakotvit na koupání na ostrůvku Moni, a pak se přesunout na večer do Perdiky a tam zajít na večeři. Panovalo bezvětří a obloha byla jasná a úplně bez mráčků, žádný náznak toho, že by už další den ráno měl přijít silný vítr jako předzvěst Zorby. Po zakotvení na malebném ostrůvku Moni jsme znovu svázali oba katamarany bokem k sobě, protože Dimitris se s Mirkem Kalinou během nakupování domluvili na společném vaření. Z většiny účastníků se rázem stala nadšená skupinka kuchtičů-učňů, na lodi to vypadalo jako v mraveništi. Mirek Kalina se projevil jako velmi nadaný manažer na delegování úkolů.

Přidávání nápadů a vylepšování každého chodu nakonec způsobilo, že lodní párty začala až odpoledne. Stoly se prohýbaly pod:

- loupánými krevetami pečenými v troubě,
- guacamole omáčkou,
- řeckým salátem,
- grilovanými sardinkami s bylinkovou krustou,
- mušlemi vařenými v pikantní omáčce s bílým vínem a petrželkou.

A v mezicase se podávaly různé předkrmy a dobroty jako například:

- hummus s pita chlebem, ovoce, zelenina,
- olivy, okra, almira (keřkovitá rostlina rostoucí těsně u břehu moře), marinované rybičky, výběr řeckých sýrů s hrozny, sýrové pomazánky (tyrokafteri).

Nechyběly ani další dobroty a předkrmy, dezerty a lahodná vína. Za zvuku hudby zábava pokračovala.

čovala až do pozdního odpoledne, kdy jsme zjistili, že vlastně nikdo nemá na další jídlo ani pomyšlení a na večeři nepůjdeme.

Po poradě kapitánů a zhodnocení stavu počasí padl návrh na další přesun blíž k marině, protože pokud ráno opravdu začne silně foukat severní vítr, nebude plavba proti větru moc příjemná. A protože se nikomu nechtělo spát, vyrazili jsme na večerních asi 23 Nm směrem do velké zátoky Palaia Fokaia, kam jsme dopluli těsně před půlnocí. Kapitáni se snažili najít optimální místo, kde budeme chráněni proti silnému větru. Chvilí to trvalo, protože kotva ne a ne dobře držet, přece jen se za tmy špatně odhaduje ideální místo k jejímu položení. Nakonec se podařilo a kapitáni se rozhodli pro jistotu nocovat na palubě. Noc byla ale naprosto klidná a přesně podle předpovědi vítr začal zesilovat až kolem 9. hodiny ráno. Náš katamaran byl zakotven pod strmou skálou, která poskytovala větrný stín, a tak jsme zesilující vítr pocítili spíše v podobě silného proudu při plavání kolem lodí.

Protože bylo zjevné, že předpověď počasí přesně vychází, dohodli jsme se hned po snídani vyrazit zpět do mariny s plánovanou zastávkou podle podmínek opět pod chrámem Sounio. Jakmile jsme odpluli z kotviště a vítr se do nás naplno opřel, bylo cítit, že je opravdu silný a bohužel poryvový, a místa, kde slabě foukalo, se střídala s místy, kde v poryvech vítr dosahoval 50 uzlů, a to měl během dne ještě zesilovat.

Ze zastávky pod Souniem nakonec nic nebylo, protože vítr už byl tak silný, že by ani kotvení nebylo komfortní, a plavat by stejně nikdo ne-

chtěl. Rozhodli jsme se tedy pokračovat do mariny. Na posledních pár milích, kdy jsme museli plout úžinou mezi ostrovy přímo proti větru, jsme si opravdu užili. V zakrytém kokpitu se sedělo příjemně, ale nahoře na flybriidgi nebylo snadné se bez opory udržet a některé vlny dosáhly až ke kormidelnímu stanovišti.

Během plavby jsme zaznamenali nejsilnější poryv větru 65,8 uzlu a při přiblížení k molu foukalo přes 40 uzlů. Na mole nás očekávali pracovníci mariny a přistání bylo hladké. Ani během posledních mil plavby na velkých vlnách se nikomu neudělalo špatně, a tak se všichni strávníci těšili na „poslední večeři“:

- vykostěné pečené jehněčí s těstovinovou rýží a uzeným sýrem „metsovone“,
- dakos (sušený chleba s rajčaty a feta sýrem a oreganem),
- zeleninu pečenou v troubě,
- rajčatový salát s pesto omáčkou, pistáciemi a smetanovým sýrem,
- těstoviny s mušlemi a krevetami ve vinné omáčce bisque,
- saganaki sýr,
- kuskus s koriandrem, paprikou a cuketami.

Lepší tečku za plavbou, jejímž cílem bylo užít si moře, ochutnat místní speciality a zavařit si s mistry, jsme snad nemohli udělat. Na závěr zbývá dodat, že termín plavby na rok 2019 je již stanoven a zájemci už se hlásí.

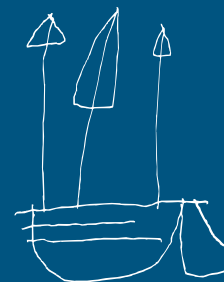
Text Romana Šedá a Tomáš Kapička
Foto Altumare
www.altumare.cz



Langustiny s těstovinami a mušle Saganaki servírované v zátoce dvě hodiny po nalodění, kdo by nebral takové přivítání na palubě?

ALTUMARE
LAGOON DISTRIBUTOR

inzerce



JIŽ 18 LET NA TRHU
www.altumare.cz



Na kotvě v zátocce ostrova Kythnos

Kohouti po šedesátce na Egejském moři

Kreativita a nápady byly vždy silnou stránkou kluků ze 4.B gymnázia L. Štúra v Trenčíně, ročník 1953/54. A tak jsme charterovali plachetnici Elan Impression 444 v marině Alimos na okraji Athén. Jednoduše atraktivní pomaturitní setkání snů, nebo za málo peněz hodně muziky!

Mimochodem Řecko a Turecko v současnosti patří mezi nejvýhodnější turistické destinace. Zpáteční letenka Ryanair z Bratislavy do řecké metropole vám vytáhne z peněženky pouze 78 EUR. Přiletěli jsme v noci, a tak jsme přespali pod Akropolí, též za příjemných 35 EUR. Ráno ti, co ještě neviděli Propylaje a Parthenón, zamířili na Akropoli, a ostatní nakupovali vše, co je na pánskou jízdu potřeba. Spolužáci z experimentální chlapecké třídy se vždy dohodnou... Charter v Řecku není drahý a na hlavu nás vyšel cca na 333 EUR včetně spálené nafty.

RAM PAM PURA, RAM PAM PAM!

Prolog naší plavby z marině Alimos na ostrov Kythnos začal tradičním přípitkem a třídní hymnou Ram pam Pura, ram pam pam. Úpřímně řečeno, nikdo neví, co to znamená, ale zpíváme to od stužkování už přes 40 let. Samozřejmě podle jachtařské tradice jsme kalíšek whisky ulili i Poseidonovi, řeckému bohu moře, aby k nám byl laskavý a shovívavý. A byl! Nefoukalo více než 4°Bft, takže nás čekala parádní plavba se spoustou recese a humoru. Před večerí jsme již spouštěli kotvu v jedné z maleb-

ných zátok ostrova Kythnos. Řešili jsme problém s motorem na gumový člun – ne a ne naskočit! Nakonec jsme rezignovali a nasadili vesla. Ukázalo se totiž, že v marině Alimos nám zapoměli nalít do nádrže benzin. Když jsme při přebírání lodě závěsný motor zkoušeli, fungoval. Asi na poslední kapky a výpary. Naše chyba, že jsme nezkontrolovali i obsah nádržky.

PENZISTÉ HANELLORE A FRANZ

„Ultras“, tedy kluci, kteří vášnivě sledovali během plavby na smartphonech i počítači



Liduprázdná pláž v Modré laguně



Spolužáci – horní řada zleva: Birdo, Myšák, glosátor Pištík, diplomat Emo, vědátor a Pišta, dole zleva: Gento a Palino

zápasy mistrovství Evropy ve fotbale, nás ve druhé etapě naší plavby mezi ostrovy severních Kyklád nabádali, ať plujeme pouze na nedaleký Serifos, abychom stihli sledování top zápasu Německo versus Slovensko. Stůl u HD televize v taverně na hlavní promenádě ostrova zarezervovali už telefonicky. My méně fotbalu chtíví jsme si prosadili alespoň tahání na laně za lodí, tedy hydromasáž. Hladina moře připomínala zrcadlo, nefoukalo, a tak jsme ukrajovali další míle na motor. Ve fotbale jsme dostali od Němců „nakládačku“, ale všechno zlé je pro něco dobré. K našemu stolu si přisedli manželé Horderovi, němečtí důchodci, kteří nám vyprávěli, že vyměnili rodinný dům za námořní jachtu. Plout po světě je jejich životní styl. Druhý den jsme přijali jejich pozvání na palubu OLLE PINNELE. Fantazie! Měli tam dokonce i topení. Penze jim chodí na účet a oni tráví podzim života toulkami po světě. Dokonce prý potkali Angličanku, která měla 94 let a ještě si užívala jachting.

INZERCE




A-1010 Wien, Tiefer Graben 7
Tel.: +43/1/533 0640
e-mail: ayc@ayc.at · www.ayc.at






Hřebec z naplaveného dřeva na Mykonosu

PARÁDNÍ SYROS

Na třetí ostrov našeho putování jsme na rozdíl od Serifosu vůbec nespěchali, byla to skutečně pohoda na vlnách Egejského moře. Foukalo 3,5 °Bft, tedy na cruiser a pro turisty tak akorát. Obědvali jsme v Modré laguně s tak čistou vodou, že bylo vidět i do hloubky 10 metrů, a písčinatá pláž, kde nebyla ani noha. Letní dovolená jako z turistického průvodce. A na Syros, kde se kotví přímo u přístavní promenády, jsme dorazili později odpoledne, když už není poledních 36 °C ve stínu. Kdo plul v oblasti Kyklád, ví, že se zde kotví na rozdíl od Jadranu i v marinách jinak. Spustíte kotvu v přiměřené vzdálenosti od mola, či lépe řečeno v tomto případě od nábřeží, a pomalu couváte. Pak podáte zadní lana službu konajícímu chlapíkovi a on vás ochotně vyváže. Poplatek za kotvení na 24 hodin je oproti Chorvatsku velmi nízký – pouze 20 EUR pro loď dlouhou bezmála 45 stop. Samozřejmě je v ceně použití sprchy, bazénu i kavárny místní mariny. Syros je nejkrásnější v noci. Hlavní náměstí obložené mramorem je větší než Václavák, lemuje ho množství půvabných obchůdků, teras s výbornou nabídkou plodů moře i kavárniček s ledovou kávou a zmrzlinou.

MYKONOS A MLÝNY

Čtvrtým a posledním ostrovem severních Kyklád, na který jsme na více než 230 Nm dlouhé plavbě dopluli, je ostrov s nádhernými větrnými mlýny – Mykonos. V marině, z níž do centrálního přístavu jezdí hydrobus, je třeba si dávat pozor, aby se vám kotevní řetěz na přídí nepřekřížil s lany a řetězy lodí, které stojí naproti vám. Mykonos patří mezi nejpůvabnější řecké ostrovy a nabídka jeho taveren je úchvatná. Pro



Zvonice na Serifosu

mladé lidi, kterých zde potkáte nepočítaně, jsou tu připraveny diskotéky, fungující až do svítání. Atmosféra ostrova připomíná španělskou Ibiza. Nás však nejvíce oslovily větrné mlýny nad přístavem, odkud je působivý výhled.

POSEIDONŮV CHRÁM

Finále naší plavby na zpáteční cestě do mariny Alimos jsme si vychutnali jako třešničku na dortu. Kotvíme jako většinou pod skálou, ale zde to stálo za to, neboť není skála jako skála. Nad těmi, z nichž je postaven chrám boha moře, se zastavuje dech. Úžasné, co Řekové pomocí nakloněné roviny a kladkostrojů dokázali. Klobouk dolů nad kultovním místem, kde si připadáte malinkatí jako špendlík. Ale už o pár hodin později jsme zakotvili v domovské marině plni zážitků.

Předání plachetnice Elan Impression 444 včetně tankování nafty proběhlo hladce, loď ani plachty jsme nepoškodili, a tak nám vrátili kauci 2 000 EUR. Minibus nás odvezl na letiště a tam jsme při dvouhodinovém čekání na odlet udělali závěrečné sčítání. Pánská jízda na 12 dní vyšla pouze na 520 EUR na osobu, což za stejnou dobu utratíte i na Balatonu nebo Mazurských jezerech.



Text a foto Peter Hlucháň

Typická „šlehačková“ architektura (ostrov Serifos)

RECKO

INZERCE

NOVÝ RANGE ROVER SPORT



ABOVE & BEYOND



OD 1 769 020 Kč*

¹ Další informace o třileté záruce najdete na adrese landrover.cz/zaruka

* Nezávazně doporučená orientační cena vč. DPH.

Spotřeba paliva modelu Land Rover Range Rover Sport v l/100 km: 18,3–7,5 (ve městě); 9,8–5,5 (mimo město); 12,8–6,5 (kombinovaná); emise CO₂ v g/km: 298–164. Ilustrační fotografie.

3 ZÁRUKA
LETA
MAX. 100 000 KM DLE
ZÁRUČNÍCH PODMÍNEK

CARTec motor, s.r.o.

Mariánské nám. 5, 617 00 Brno, Tel.: 545 233 556, e-mail: prodej@cartec.cz, landrover-brno.cz

CARTec®

Pronájem lodí po celém světě...

YachtNet

www.yachtnet.cz

Jakou nabídku připravila pro sezonu 2019 společnost YachtNet, jsme se zeptali pana Ing. Martina Voženíka.



Jaké novinky jste pro Vaše zákazníky přichystali na novou sezonu?

Letos v listopadu jsme nabídku pronájmů rozšířili o lodě charterových společností Sunsail a The Moorings. Tyto dvě firmy provozují téměř 900 lodí na 32 základnách po celém světě. Spolu s flotilami Dream Yacht Charter a Kiriacoulis mohou nyní naši zákazníci vybírat a rezervovat lodě on-line od všech čtyř největších poskytovatelů pronájmů na světě.

U řady společností nabízíme kromě zvýhodněných podmínek sníženou zálohu při rezervaci již od 15%. Tyto výhodnější podmínky platí většinou jen pro včasné rezervace potvrzené složením zálohy do konce letošního roku. Do vyhledávače jsme také doplnili možnost řazení lodí podle našeho doporučení. Výhoda pro klienty je, že se lodě seřadí podle ceny, ale jen od pronajímatelů, se kterými jsme my i naši klienti dlouhodobě spokojeni.

Co můžete nabídnout zájemcům o průkaz VMP/VRP?

Pro vnitrozemské vody a mezinárodní vnitřní vody a moře do 1 Nm pořádáme cvičné plavby a jako pověřená osoba Státní plavební správou vydáváme ověření praktických znalostí požado-

vané pro kategorie „M“ a „S“ pro průkaz Vůdce malého a rekreačního plavidla. Cvičné plavby a ověření provádíme v Praze na Vltavě na motorové lodi Retroboat 29 a na přehradě Slapy na plachetnici Delphia 26.

Naše lodě jsou nadstandardně vybavené tak, aby se zájemci seznámili s přístroji a technickou výbavou, se kterou se setkají na moderních lodích, ať už si je v budoucnu koupí nebo půjčí. Říční loď Retroboat 29 je vybavena hydraulickou převodovkou, bow thrusterem a sonarem Humminbird HELIX 5. Plachetnice Delphia 26 je opatřena přístroji Raymarine.

Jaké kurzy pořádáte pro zájemce o plavbu na moři?

YachtNet pořádá kurzy pro získání námořních průkazů způsobilosti vydávaných Ministerstvem dopravy ČR. S těmito průkazy nejsou problémy při pronájmu lodí kdekoli ve světě. Základní praktický kurz na moři na lodi u nás stojí od 9 900 Kč a je vhodný i pro úplně začátečníky. K výuce používáme již třetí vydání barevné knihy Staňte se kapitánem. Autor v ní shrnul zkušenosti s výcvikem nových kapitánů za posledních několik let.

Každoročně pořádáme i několik individuálních kurzů pro nejnáročnější zákazníky, kteří chtějí být

na kurzu v menším počtu lidí nebo úplně sami. Pro kapitány, kteří již mají základní kurz za sebou a láká je vypravit se na náročnější plavbu, připravujeme každoročně několik akcí. Jednou z nich je oblíbená plavba Keep West z Mallorky přes Madeiru na Kanárské ostrovy.

Potřebují jachtaři průkaz na obsluhu radiostanice?

Žádný námořní kapitán se dnes neobejde bez průkazu na obsluhu radiostanice. Tato povinnost je u nás dána zákonem č. 127/2005 Sb., v ostatních zemích je situace obdobná. Například v Chorvatsku požadují většinou jeho před-

ložení ještě před nástupem na pronájem. Vhodným průkazem pro rekreačního jachtaře je takzvaný Short Range Certificate – SRC neboli Omezený průkaz operátora námořní pohyblivé služby. Průkaz má celoevropskou platnost a obvykle o něj žádají (budoucí) držitelé průkazů MDČR s oprávněním C.

YachtNet, jako školicí středisko akreditované u MDČR, zajišťuje požadovaný praktický výcvik obsluhy radiostanic pro získání průkazu SRC a vydává příslušné osvědčení, se kterým je možné na ČTÚ složit zkoušku.

Na všechny kapitánské kurzy, plavby i na kurzy obsluhy radiostanice máme připraveny dárkové poukázky. Můžete snadno udělat radost někomu, kdo touží stát se kapitánem plachetnice, motorové lodě, nebo si přeje zúčastnit se některé z plaveb.

Další informace o pronájmech lodí, kapitánských kurzech i přeplavbách naleznete na našich internetových stránkách www.yachtnet.cz.

Kontakt: YachtNet, s.r.o.
Ing. Martin Voženík
www.yachtnet.cz
e-mail: info@yachtnet.cz

WINE

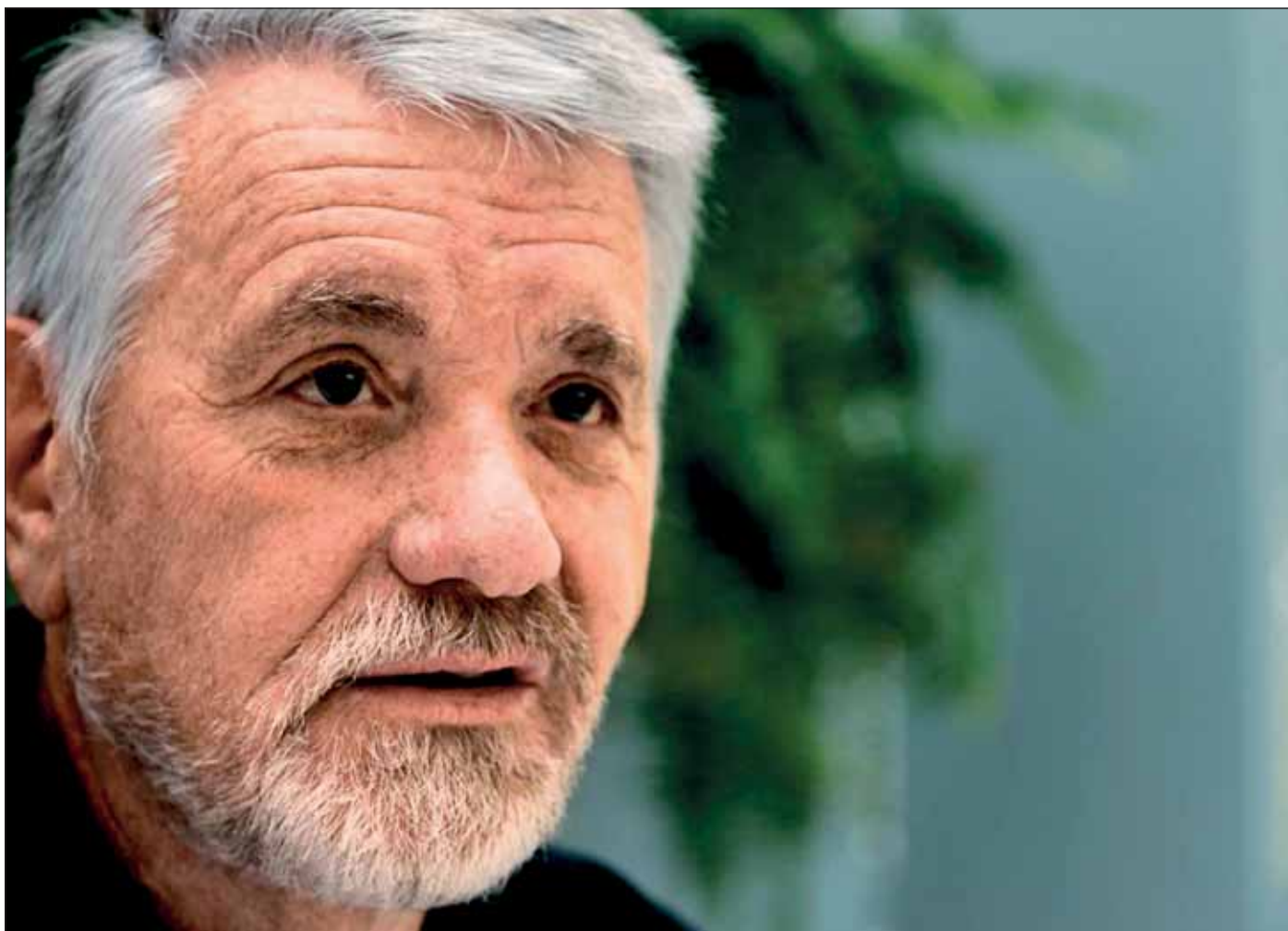
& Degustation

Váš průvodce
světem vína



DEGUSTACE • CESTY ZA VÍNEM
ROZHOVORY • OSOBNOSTI • TESTY VÍN

www.w-d.cz



Má kapitán opravdu vždy zodpovědnost za poškození charterové lodě?

Je mnoho situací, kdy je kauce kapitána zadržena neoprávněně, protože škody nastaly z důvodu zanedbání údržby nebo konstrukční vadou.



Na otázky YACHTU odpovídal zakladatel společnosti YACHT-POOL Dr. Friedrich Schöchl.

JE KAPITÁN ZÁSADNĚ ODPOVĚDNÝ ZA VŠECHNY ŠKODY, KTERÉ VZNIKNOU BĚHEM PRONÁJMU LODÍ?

Za škody způsobené nedostatečnou údržbou nebo výrobní chybou jsou odpovědné charte-

rové společnosti. Je to součástí rizika poskytovatele charteru vyplývající z provozování charteru. Samotný kapitán (a jeho posádka) je zodpovědný za škodu, jež vznikla výlučně jeho zaviněním na lodi, kterou si pronajímá. Kapitán taktéž není zodpovědný za škodu způsobenou přírodními silami nebo například za poškození elektroniky zásahem blesku. Tyto informace by měl mít každý kapitán při přebírání lodě.

JAKÁ JE SKUTEČNOST?

Mnoho charterových společností má v tomto případě jiný pohled na věc. Předpokládají, že plavidlo musí být vráceno ve stejném stavu, v jakém je klient převzal, a více méně jasně to stanovují i v podmínkách ke smlouvě. Ale není tomu zcela tak. Tento názor potvrdil i rakouský soudní dvůr, když se charterová společnost rozhodla soudit s kapitánem a jeho posádkou

o tom, jak se při plavbě gena dotkla radaru namontovaného na stěžni a způsobila jeho pád. Naštěstí nedošlo k újmě na zdraví žádného ze členů posádky. V konečném rozhodnutí soud informoval dotýčnou společnost, že klauzule v charterové smlouvě, která stanovuje, že loď musí být vrácena ve stejném stavu, v jakém byla převzata, jasně znevýhodňuje klienta. Ten se zavazuje být odpovědný za něco, co přesahuje jeho kompetence. Takováto klauzule ve všeobecných podmínkách charterových společností (která se vyskytuje ve všeobecných podmínkách běžně) je tedy neplatná.

Následující příklad je dokonce ještě dramatičtější. Kapitán M., profesionální skipper s více než 50 000 naplutými mílemi, se rozhodl v přístupu Puerto de la Restigna na El Hierro vykonat rutinní prohlídku lodě (Dufour 560) a jeho nález byl překvapivý! Upevňující šroub předního stěhu byl zrezivělý a zlomený a sotva držel na místě. Při sebemenší změně zátěže došlo následně k uvolnění stěžně. Zanedbání údržby bylo v tomto případě jasně zřetelné. Šroub byl zkorodovaný, za což nemůže nést odpovědnost posádka ani kapitán. YACHT-POOL pomohl kapitánovi pod hrozbou soudního procesu s charterovou společností, aby vrátila kapitánovi kauci, neboť nemohl být zodpovědný za špatný technický stav lodě.

MŮŽE CHARTEROVÁ SPOLEČNOST UVÁDĚT V CHARTEROVÉ SMLouvĚ PODMÍNKY, KTERÉ JSOU JEDNOSTRANNĚ VÝHODNÉ/NEVÝHODNÉ?

Platí pravidlo: všeobecné opakující se standardní smlouvy, jako je například charterová smlouva, musí být v souladu s platnými zákony.

NENÍ TO PŘÍLIŠ KOMPLIKOVANÉ OBRÁTIT SE V TAKOVÉMTO PŘÍPADĚ NA ZAHRANIČNÍ SOUD?

Je dobré, když charterový klient a společnost sídlí v jedné zemi a jejich proces může proběhnout u domácího soudu. Běžně se ale stává, že se jedná o zahraniční společnost, což věci mírně komplikuje. Pravidla ochrany evropských spotřebitelů stanovují, že soukromý kapitán má právo na proces v rodné zemi v případě, že spotřebitel stejně jako charterová firma jsou původem ze země EU.

JE TAKOVÉ JEDNÁNÍ BĚŽNÉ V CHARTEROVÉM PRŮMYSLU?

Když budeme objektivní, je třeba přiznat, že takovéto společnosti je možné najít v každém odvětví. Není tedy možné dělat obecné závěry. Na druhé straně po evidenci tisíce stížností musíme smutně konstatovat, že podobné postupy nejsou u některých charterových společností ničím výjimečným.

MŮŽE KAPITÁN UDĚLAT NĚCO, ABY MINIMALIZOVAL RIZIKO?

Mnozí kapitáni ví o tomto problému a ptají se: „Máte k dispozici černou listinu takovýchto společností?“ Postupy těchto společností evidujeme a nenajdete je na seznamu námi prověřených a doporučených charterových společností. Tento seznam zahrnuje charterové společnosti (fleet operators), které byly ověřené nejen námi, ale i našimi zákazníky. Charterové společnosti, za jejichž finanční bezpečnost ručíme a se kterými spojujeme své jméno, poznáte na základě značky kvali-

ty CHECKED & TRUSTED by YACHT-POOL. Každá charterová společnost (fleet operator) má stejné právo požádat o udělení značky, přičemž není podmínkou, aby loď dané společnosti byly pojištěny u firmy YACHT-POOL. V současnosti mnozí zákazníci postupují při výběru charteru lodi právě podle tohoto kritéria.

YACHT-POOL jde při ochraně jachtařů ještě dále. Běžné charterové smlouvy obsahují množství sporných nebo dokonce nebezpečných klauzulí, založených spíše na spekulacích než férovosti a vzájemné důvěře. Občas zahrnují „soukromé dohody“ výhodné pro tvůrce podmínek, které však nejsou kryty pojištěním.

Z tohoto důvodu vytvořil YACHT-POOL podmínky „International Terms & Conditions of the Charter Fairtag“, které jsou stejné a fér jak pro charterové společnosti, tak i pro zákazníky. Je možné si je zadarmo v odpovídajícím jazyku stáhnout a používat v jakémkoli charteru (www.Yacht-Pool.cz). Přibližně 30 předních charterových společností již využívá tento produkt a nové stále přibývají. Hodnota charterových lodí pořád stoupá stejně jako jejich technického vybavení, a tím vzrůstá i hodnota škod. Rozumní kapitáni by nikdy neměli naslepo podepsat charterovou smlouvu, ale naopak trvat na charterových podmínkách YACHT-POOL. Tímto způsobem nejlépe předejdete dohadům, co se skrývá ve vaší charterové smlouvě, a možná i zbytečným soudním sporům.

www.yacht-pool.sk

INZERCE



Partneři:

MY WAY, YACHTNET, NIKA YACHT, AZ YACHT, YACHTER, SAILING PARADISE, YACHT TRAVEL, NAVIGATOUR, BOATAROUND, AAA YACHT, VLTAVA SAILING, NAUTICA 360, COLINS YACHT

ÖSTERREICHISCHER YACHT-POOL Versicherungs-Service GmbH

ONLINE pojištění pro klienty z ČR a SR: info@yacht-pool.sk

++421 2 4333 0808, ++421 910 908 77

✓ Pojištění kauce

✓ Pojištění odpovědnosti skippera

✓ Pojištění skippera a posádky pro případ nehody

✓ Pojištění regat

✓ Pojištění storna charteru

✓ Pojištění plavidel

www.yacht-pool.cz
www.yacht-pool.sk
www.yacht-pool.de

YACHT-POOL FÓRUM JACHTAŘŮ • 16. 3. 2019 • PRAHA

Zveme Vás na 4. ročník akce o aktuálních tématech v charteru a jachtingu.
Partneři akce: časopis YACHT, YCA - Asociace chartrových agentur



Každý správný jachtař ví, že námořní jachting není jen o plutí ve větru, ale také o objevování nových míst na zemi. Nejhezčí způsob, jak poznávat krásy světa, je pod plachtami. Proto charterová společnost Vltava sailing hledá pro své kapitány a klienty stále nové atraktivní oblasti plaveb. A pro zvýšení atraktivity vše probíhá v rámci fun regat.

Zapomenuté Egadské ostrovy

Letos jsme zvolili málo známou oblast Egadských ostrovů ležících západně od Sicílie. Výchozím přístavem, který se nachází naproti ostrovům, je Trapani na západním okraji Sicílie. Sem létá pravidelná linka z Prahy, cena zpáteční letenky je kolem 4 000 Kč. Na africké pobřeží Tunisu je to pouhých 150 Nm. Egadské ostrovy tvoří tři hlavní ostrovy vzdálené od sebe na dohled. Souostroví je přírodní rezervací, do které je pro vstup zapotřebí zakoupit již při vyplutí permit, ten stojí 70 EUR na týden za jachtu. Hlavní ostrovy se jmenují Favignana, Levanzo a Marettimo. Kolem každého jsou vybojkována místa různých zón, kde můžete hodit kotvu, potápět se, anebo jen proplout. Lov ryb je zakázán. Vyplout na Egadské ostrovy je možné z více směrů. Nejbližší na ostrovy je z 10 Nm vzdáleného Trapani, dále z Marsaly nebo z Palerma, vzdáleného 60 Nm. Historické město Trapani je velký námořní přístav s několika moderně vybavenými marinami. Kromě městských památek stojí nejvíce za návštěvu Monte Erice. Jedná se o 750 metrů vysoký kopec s horskou vesnicí. Tu již v 5. století před Kristem obývali Kartaginci. Vesnička je velmi pěkná, můžete se toulat po zachovalých hradbách a navštívit Venušin hrad z 12. století. A co je nejdůležitější, z okraje Trapani vede na kopec lanovka.

Hlavním ostrovem je Favignana s možností využití mariny v přístavu Praia. Naše flotila 15 lodí se do ní vešla bez problémů. Je zde mnoho půjčoven kol a vy můžete za pár hodin objet celý ostrov.

V zátoce Calla Rosa je kilometrová písčiná pláž, kterých je na ostrově mnoho. Za návštěvu stojí i maják Faro di Punta Sottile v nejzápadnějším místě ostrova. Jinak je vnitrozemí vcelku pusté. Kotvení kolem ostrova je bezproblémové, pokud ovšem máte zaplacený permit.

Dalším ostrovem je Levanzo, ležící severně od Favignany. Je unikátní jeskyní La Grotta del Genovese. Jsou zde malby z 10. století před Kristem. K prohlídce láká i další maják na kraji mysu Capo Grosso. Kotvit se dá v pěkných zátokách ostrova, kde stojí za to průzkum jeskyní. Nejbližším ostrovem je hornatý Maretti-

mo, které je téměř neobydlené. Jsou tu zóny, kde nelze kotvit. Ta častá omezení jsou hlavně kvůli lovu tuňáků, často chovaných i v sádkách. Zajímavá je cesta podél pobřeží, ve skalách se najdou četné otvory, sluje, jako třeba Grotta del Tuono či Grotta del Cammello.

Ostrov Formica je miniaturní, velmi těžko přístupný, do přístavu se vejdou jen malé čluny. Skoro celou plochu zabírá pevnost s malým muzeem, kde jsou starověké nálezy, hlášený je zde jeden obyvatel. Je tady i opuštěná továrna na zpracování ulovených tuňáků. Ještě jsou zde další ostrovy, ale velmi malé, jako například Maraone.



Pohled z Erice na Egadské ostrovy



Jachta Pavla Synka projíždí startem.



Racek na námluvách

Koncem září letošního roku charterová společnost Vltava sailing na Egadských ostrovech uspořádala tradiční fun regatu O Napoleonův klobouk. Šjelo se 17 jachet, ale ne všechny se regaty zúčastnily. Připravený itinerář počítal s obeplouváním všech tří velkých ostrovů. První etapa vedla od severního mysu Capo Grosso u ostrova Levanzo s cílem u Punta Faraglione na severu ostrova Favignana. Foukal příznivý vítr kolem 15 uzlů a všechny lodě se dostaly do cíle s minimálními rozdíly. Vyhrála loď GROGONOŠE kapitána Safina. Noc jsme strávili v hezké marině v přístavu Praia. Druhá etapa musela být vzhledem k očekávání silného větru a poryvů zkrácena. Místo obeplutí ostrova Marettimo vedla trasa na jih Favignany, kde jsme se mohli schovat před silicím větrem. Etapa měla poklidný průběh, kotvili jsme schování před větrem a vlnami za mysen Punta Longa. Vyhrála loď KRONOS kapitána Hartmana. Třetí etapu jsme vzhledem k hlášenému větru mezi 22 až 50 uzly zkrátili od Favignany k přístavu v Trapani. Byla nazvána královská a vedla přímo proti silnému severovýchodnímu větru. Jako první se probily do cíle GROGONOŠE s velkým náskokem před ostatními loděmi. Některé dokřižovaly do cíle až dvě hodiny za vítězi. Během plavby bylo naměřeno až 35 uzlů, navíc se plulo proti větru. Do mariny v Trapani nakonec dopluly všechny lodě, některé ale dost potlučené.

Poslední etapa měla vést do 30 Nm vzdáleného San Vito Lo Capo na západním břehu Sicílie. Měli jsme rezervována pro celou flotilu i místa v marině. Večer však přišla zpráva, že další den nesmíme vzhledem k předpovědi stále velmi silného větru opustit přístav kvůli bezpečnosti naší, ale i pronajatých lodí. Stejně by nás při tak

silném větru a směru nepustili do cílové mariny v San Vito. Sicílie se dostala do oblasti cyklóny, která se točila nad Maltou, kde našťastí změnila směr a otočila se zpět na východ. Později se z této cyklóny vytvořil středomořský hurikán Zorba. Tyto hurikány se v Evropě nazývají medikány. Zorba pustošil jih Itálie, Řecka a Turecka. Poslední etapa tedy byla zrušena a celý závod ukončen. Posádky využily volný den k prohlídce Trapani a historického městečka nad městem Erice. Po odečtení handicapů byla vyhlášena celkovým vítězem loď KRONOS ka-

pitána Hartmana, těsně před GROGONOŠEMI kapitána Safina, třetí místo vybojovaly LO-SERTOVI DĚTI kapitána Loserta.

Jachtařům se nově objevené Egadské ostrovy velmi líbily a my máme možnost nabízet našim klientům poznávání nových míst. Rádi využijeme nabytých zkušeností s charterem v této opomíjené oblasti plavby.

Text a foto Vladimír Křepelka
www.vltava-sailing.cz



INZERCE



NÁMOŘNÍ JACHTING

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

www.vltava-sailing.cz

PRONÁJEM LODÍ
PRODEJ LODÍ
KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
HAUSBÓTY



Champagne Cup Classic – start první etapy

Charterové regaty, společné plavby a soutěže

Člověk je tvor soutěživý, a tak je jasné, že i jachtaři potřebují měřit své síly. Mnozí pečlivě trimují plachty, soustředěně kormidlují a snaží se i na dovolené předjet všechny soupeře, tedy okolo plující lodě. Člověk je také tvor společenský a potřebuje se setkávat s dalšími podobně nadšenými jedinci. A právě proto vznikly charterové závody.

Otom, že se v České republice těší velké popularitě, svědčí i ten fakt, že obě národní mistrovství – one-design i v handicapu ORC se jedou na lodích dodaných charterovými společnostmi, i když na to handicapové můžete přijet i s vlastní lodí.

Opět jsme si na pomoc vzali majitele charterových společností a agentur a položili jim jednoduchou otázku:

Pořádáte nějaký závod, fun regatu nebo společnou plavbu?

PETR ČECH, AAAYACHT

V roce 2019 budeme pořádat od 11. do 18. 5. v marině Hramina již 11. ročník tradiční AAA-Yacht regaty, Memoriál Vladimíra Psalmana. Závod se pořádá na počest našeho kamaráda a vášnivého jachtaře Vladimíra Psalmana, který se velkou mírou zasloužil o rozvoj jachtingu na Slovensku i v Čechách. Jede se na Bavariích Cruiser 41, startovné je 2 525 EUR. V ceně je nafukovací člun, přívěsný motor, GPS, autopilot, povlečení, ručníky, závěrečný úklid, wifi, parkování pro dvě auta, kotvení lodě v domovské marině, poplatek za regatu a pro-

nájem lodě s genakrem. Pro individuální zájemce, kteří se chtějí zdokonalit a zažít atmosféru sportovního jachtingu, nabízíme místo v posádce za 469 EUR/osoba/týden.

TOMÁŠ KAPIČKA, ALTUMARE

V červenci pořádnou rodinnou flotilovou plavbu v Řecku a před i po sezoně kurzy vaření na kataranaru a plavby se známými šéfkuchaři za kulinařskými specialitami a víny řeckých ostrovů, navíc pořádné testovací plavby na kataranarech Lagoon. Podrobnější informace na www.altumare.cz.

HANKA KOHOUTOVÁ, COLINS YACHT CLUB

Sezonu ve Středomoří zahajujeme v květnu kurzy jachtingu v Chorvatsku, kde je možné získat chorvatský kapitánský průkaz nebo si najet míle na český kapitánský průkaz. Teorii a zkoušky na český kapitánský průkaz MD pořádáme v průběhu zimy. Vloni jsme přidali plavbu ve Skotsku na získání RYA skipper licencí. V roce 2019 se můžete přidat do flotily dvou lodí na one way plavbě z Obanu do Largs s místními vynikajícími instruktory. Plavba se uskuteční v termínu 22. května – 2. června a předtím bude ještě teoretická příprava v Praze.

Do Chorvatska se vracíme na začátku léta, kdy pořádáme již tradičně společnou flotilovou turistickou plavbu Family Flotila. V roce 2019 to bude ve dvou termínech, poslední týden před prázdninami 22.–29. června a první týden o prázdninách 29. června–6. července. Loď je potřeba objednat včas, protože v tomto termínu jsou lodě brzy vyprodané a výběr na poslední chvíli bude silně omezen. Společná Family Flotila je vhodná pro dospělé, kteří preferují odpočinek a relaxaci, anebo mají s sebou děti. Hodí se i pro začínající kapitány, ti si mohou zkusit svou první samostatnou plavbu se zázemím ostatních lodí, které v případě potřeby poradí a pomohou.

V létě naši klienti plují po mořích sami a my rádi přejedeme na naše domovské vody, kde jsme začínali (protože v Čechách je také krásně a kdy jindy si Čechy užít než v létě). Na Orlíku a na Slapech organizujeme jednodenní jachtařské závo-



Organizační Colins Yacht team na cílové čáře čeká na závodníky.

dy pro širokou veřejnost, kde si každý může vyzkoušet plavbu na lodi a užít si soutěživou atmosféru regaty. V roce 2019 bude 3. srpna v marině Orlík již 13. ročník regaty Izolepa Cup, což je třídní společenská akce. V pátek je společenský úvodní večer s hudbou, v sobotu jsou závody a v neděli výletní plavby pod zámek Orlík. Na Orlíku funguje několik půjčoven plachetnic, tak si nezapomeňte objednat loď včas.

Na Slapech bude v sobotu 17. srpna již 8. ročník regaty Slapseidon Cup na Modré loděnici. Na Slapech fungují půjčovny motorových lodí, ale bohužel si zatím nelze půjčit plachetnici.

Musíte přijet se svojí. Anebo přijet alespoň nasát jachtařskou atmosféru a fandit. Tyto dvě regaty na Orlíku a na Slapech jsou nejen jachtařské závody, ale také sportovně společenská akce a hlavně dobrá příležitost potkat se s dalšími nadšenci jachtingu, pohovořit, probrat plavby minulé, podělit se o zážitky a naplánovat další společné akce a plavby. Ne každý má dost svých kamarádů, kteří by chtěli trávit dovolenou na lodi, a tady mají všichni příležitost se nenásilnou formou seznámit s dalšími možnými členy svojí budoucí posádky.

Na podzim se vracíme opět do Chorvatska, kde jsme letos pořádali již 16. ročník oblíbené regaty Champagne Cup Classic. Jely se dvě one design kategorie – Bavaria 42 a Bavaria 40. Třetí kategorií byly lodě s ORC handicapem. Letos se zúčastnily také tři slovenské posádky. Závod se uskutečnil v týdnu od 15. do 22. září. Celý týden provázelo krásné letní počasí, ale čtyři závodní dny byly bohužel za slabého větru. Úvodní neděle se nesla v duchu přípravy a tréninku. Večer se posádky sjely z různých marin a zátok před Murter na malý ostrůvek Zminjak, kde byla úvodní seznamovací večere v hospůdce, do které jsme se všichni vešli tak akorát. V pondělí začaly závody za slabého větru jednou etapou přes Murterské moře do Tribunje. Další den se mělo jet na Kornati, ale kvůli slabému větru jsme změnili trasu na blízký ostrov Zlarin, což se ukázalo jako dobrá volba, protože jižní vítr nám umožnil odjet tři krátké karuselové rozjíždky. Večer se to oslavilo klasickou diskotékou na velkém mole. Další den se jela dlouhá trasa do Biogradu, kdy se zvládly dvě rozjíždky. Poslední lodě ale dojžděly do zkráceného cíle až pozdě večer za tmy. Čtvrtek, poslední závodní den, byl opět bez větru. Cestou na ostrov Dugi Otok jsme plavbou na motory hledali vítr, který se neukázal, a rozjíždka tedy nebyla možná. Zato byli všichni včas na závěrečném večírku v městečku Sali,



Champagne Cup – dojezd do cíle

v místním music baru, kde proběhlo slavnostní vyhodnocení. Byly předány poháry, diplomy a hlavně šampaňské od našeho stálého patrona www.champagne.cz, kterému bychom chtěli tímto velmi poděkovat za dlouholetou podporu.

Téměř po celý závod dojížděla do cíle celkově jako první Grand Soleil 50 ZLATAN kapitána Lukáše Tateka, která v kategorii ORC také zaslouženě zvítězila. Druhý byl First 35 Lukáše Slavíka a třetí Bavaria 45 Tomáše Krejzy. Kategorii Bavaria 42 s přehledem ovládl DOHNAL TEAM Pavla Mikésky, druží byli dlouholetí účastníci tohoto závodu NAJEŽENÉ MICINY Michala Mareše a pro třetí místo si dojela slovenská posádka SAMO SAILING TEAM Tomáše Chudíka. V kategorii Bavaria 40 byl soubor velmi vyrovnaný, vyhrál MUSTANG SAILING TEAM Aleše Ulmajera, na druhé místo se těsně propadl SOUKUP PARTNERS TEAM Ondřeje Soukupa a posádka MARINEROS Miloše Huvara byla třetí.

V roce 2019 se pojede Champagne Cup Classic v termínu 14.–21. září, opět ve dvou kategoriích one design lodí – Salona 38 a Bavaria 42 match. Obě tyto flotily lodí mají od letošního roku nového majitele, takže věříme, že budou v dobrém stavu. Třetí kategorií bude poslední dobou oblíbené ORC, tedy jakákoliv loď s ORC handicapem.

Na podzim máme více času, a tak skládáme Colins posádku, do které se může připojit každý, a účastníme se sami některých regat. V září jsme zvolili Mrdujskou regatu, která vede ze Splitu do Splitských vrat kolem malého ostrovku Mrduja a pak zpátky do Splitu. Je to jednodenní regata, dlouhá cca 20 Nm a letos



Champagne Cup – letošní slabý vítr prověřil práci se spinakry

na start přijelo 140 lodí. V říjnu jsme se už podruhé zúčastnili regaty Barcolana v italském Terstu, což je největší regata ve Středomoří. Letos se do 50. ročníku přihlásilo rekordních 2 689 lodí. Foukal silný poryvový vítr, takže o adrenalinové situace na startovní čáře a na otočných bójkách nebyla nouze. Naše posádka na lodi Delta 8,4 Pavla Krause dojela na 205. místě celkově a na 6. místě ve skupině.

Jachtařskou sezonu roku 2018 jsme uzavřeli 3.–11. listopadu v Chorvatsku závodem Champagne Race ORC, kterému již 5. rokem přidělil ČSJ titul Mistrovství ČR v ORC 2018.

V listopadu nás příjemně překvapilo letní teplé slunečné počasí. Navíc celé čtyři závodní dny Champagne Race foukal příznivý vítr, takže se stihlo odjet všech sedm plánovaných rozjžděk. Součástí tohoto závodu je i chorvatská Jabuka. Více najdete v YACHTU 12/18-1/19 a na www.cyc.cz.

RADOMÍR RUSEK, LEVANTER

Až do roku 2013 jsme spolupracovali s charterovou společností Ecker Yachting, která organizovala nezapomenutelné regaty pod názvem Ecker 1000 Miles Race. Regata byla určena standardně vybaveným charterovým lodím (bez spinakru), které byly rozděleny do několi-

TERMÍNY VYBRANÝCH CHARTEROVÝCH ZÁVODŮ V ROCE 2019

TERMÍN	ZÁVOD	MÍSTO/TRASA	LOĎ/HANDICAP	KONTAKT
6.–13. 4.	Velikonoční regata	Murter-Dubrovnik-Murter	Bavaria 46	www.velikonocniregata.cz
6.–13. 4.	Slovak Sailing Week	Split – marina Kaštela	First 45	www.sailingforever.com
27. 4.–2. 5.	Kornati Cup	Murter-Piškerica-Zut-Murter	Bavaria 46, 45 a 41S, ORC, katamaran MOCRA	www.pitter-regatta.com/kornati-cup
29. 4.–2. 5.	Májová regata	Pirovac	Salona 38, ORC	www.majovaregata.cz
11.–18. 5.	Regatta Mateja Bencúra	Split – marina Kaštela	First 45	www.sailingforever.com
18.–23. 5.	Erste Premier Trophy	Biograd na Moru	Bavaria 41S, Elan 350	www.erstepremiertrophy.cz
11.–18. 5.	Memorial Vlada Psalmana	Murter – marina Hramina	Bavaria 41	www.aayacht.cz
1.–5. 6.	Business Cup	Biograd	Bavaria 46, 45 a 41S, ORC	www.pitter-regatta.com/business-cup
8.–13. 6.	Pumps Adriatic Challenge	Biograd	Elan 350 Performance	www.pa-challenge.cz
8.–15. 6.	Team Regata	Pirovac	Bavaria 40S	www.teamregata.sk
22.–29. 6.	Family Flotila	Chorvatsko	Open	www.cyc.cz
29. 6.–6. 7.	Family Flotila	Chorvatsko	Open	www.cyc.cz
7.–14. 9.	Student Regata	Murter – marina Hramina	Bavaria 41	www.studentregata.sk
14.–21. 9.	Champagne Cup Classic	Biograd-Sibenik-Kremik	Salona 38, Bavaria 42 match, ORC	www.cyc.cz
16.–21. 9.	15. ročník IT Regatty	Biograd na Moru	Bavaria 41S	www.itregatta.cz
19.–29. 9.	Thousand Islands Race	Rijeka-Porto Montenegro-Rijeka	ORC, Open	www.thousandislandsrace.com
21.–28. 9.	O Napoleonův klobouk	Zadar	Open	www.vltava-sailing.cz
5.–12. 10.	Po stopách Odysseových XVI.	Řecko – Korfu	Open, nad 42 stop, pod 42 stop	www.pinos-yacht.cz
12.–18. 10.	Croatia Coast Cup	Biograd-Rab-Biograd	Bavaria 46, 45 a 41S, ORC, katamaran MOCRA	www.pitter-regatta.com/croatia-coast-cup
12.–19. 10.	23. Česká námořní rallye – Mistrovství ČR One Design	Murter – marina Hramina	First 35, Elan 350	www.tpscentrum.cz
12.–19. 10.	Palagruža Cup	Murter-Palagruža-Murter	Bavaria 46	www.palagruza.cz
2.–9. 11.	Champagne Race – MCR ORC	Vodice	ORC	www.cyc.cz
8.–10. 11.	Regata Jabuka	Vodice-Jabuka-Vodice	Open, ORC	regata-jabuka.com

ka délkových kategorií. Bylo mi ctí se zúčastnit v roce 2012 již 12. ročníku této velkolepé akce, na jejímž startu v Zadaru se před startovní čárou tísnilo asi 60 plachetnic. Po 12 dnech a více než 1 500 Nm doplula do cíle v turecké Alanyi většina lodí. Je velká škoda, že po úpadku společnosti Ecker Yacht & Flug v roce 2013 byl 12. ročník této nevšední regaty tím posledním. Od roku 2014 spolupracujeme s rakouskou charterovou společností Pitter, která má v nabídce podobný vytrvalostní závod 1000 Miles. Letos se uskutečnil ve dnech 13. až 27. října na trase Biograd-Lefkas-Biograd. Tento náročný závod pro účastníky i pro organizátory se však každoročně nekoná, takže nezbyvá než se těšit na jeho další ročník v následujících letech. V roce 2019 se připravují regaty Kornati Cup, Business Cup a Croatia Cost Cup. Více informací na www.pitter-regatta.com.

ZUZANA BALLASCHOVÁ, MY WAY YACHT CHARTER

Vzhledom na „pretlak“ organizovaných pretekov a s tým spojené väčšie riziká účasti aj menej zohratých a menej skúsených posádok sme krásnu „25 ročnú pretekársku etapu“ ukončili organizáciou 20. ročníka Business regaty v máji tohto roku. Ďalej už len „na objednávku“. Sme radi, že sa počas celých tých rokov nič vážne

nestalo. Pokračujeme v organizácii flotilových zážitkových plavieb po celom svete, kde naše skúsenosti môžu byť naplno využité. Ich ponuku nájdete na stránke www.myway.sk.

MONIKA MIKESKOVÁ, NIKA YACHT

Na červen 2019 pripravujeme „Expedici Jónské moře“, společnou plavbu několika lodí v Řecku. Popluje se z Lefkady a navštívíme krásná přírodní a historická místa, jako jsou Ithaka, Kefalonie, Zakynthos. K dispozici jsou tří-, čtyř- a pětikajutové lodě, vhodné pro kapitány a posádky, kteří se chtějí seznámit s touto destinací. Doporučená doprava celé posádky je vícemístným autem, popřípadě letecky (letišťe Preveza).

IGOR PIÑOS, PIÑOS YACHT

V roce 2019 pořádáme již šestnáctý ročník regaty Po stopách Odysseových XVI. Postupně opravdu následujeme důmyslného Odyssea po stopách jeho pouti Středomořím. Letos jsme pluli v jižní Francii v Provence, vloni v Jónském moři ze základny Lefkas, v příštím roce startujeme z Korfu (5.–12. října). Předtím z Kosu a Rhodosu. Závodí se poctivě, ale s vlastními pravidly. Zejména je zakázáno čistit lodní trup od obrostu, přemisťovat předměty a zásoby k vyvážení, řvát na posádku a odírat posádku přestávky na koupání a trápit ji žízni. Lodě – žádný one

design – mix Bavií, Jeanneau a Beneteau, kategorie do 42 stop a nad 42 stop. Žádné registrace, licence, žádné body, jen radost z moře a dobré party. Trasa – etapový závod: Korfu, Paxos, Vassiliki (Lefkas), Vonitsa (Amvrakikos Kolpos), Sivota – Mourtos, Korfu.

MATĚJ NOVÁK, YACHTCLUB PRAHA

Náš zakladatel, Jiří Jelínek, založil již v 90. letech závod, který nese název Májová regata. Tento závod jsme dlouho pořádali a nyní jsme jedním z jeho hlavních partnerů. Májová regata startuje v roce 2019 poprvé z chorvatského Pirovacu. Jede se ve dvou třídách, a to Salona 38 a ORC. Termín regaty je od 29. 4. do 2. 5. 2019. Více na www.majovaregata.cz.

MARTIN VOŽENÍLEK, YACHTNET

Spolu s Thajskou centrálou cestovního ruchu, Dream Yacht Charterem a časopisem YACHT organizujeme v příštím roce od 6. do 13. dubna první ročník flotilové plavby Amazing Thailand Yacht Adventure 2019. Jedná se o plavbu po nejkrásnějších thajských ostrovech. Na doprovodné lodi bude zkušený místní kapitán, zúčastnit se tak mohou i méně oštěřené posádky.

Připravila Eva Skořepová
Foto archiv Colins Yacht Club

INZERCE



Plachty

Vše o seřizování plachet a takeláže

Přehledná příručka pro každého jachtaře. Naučí vás, jak nejlépe trimovat plachty a takeláž. Srozumitelnou formou shrnuje teorii a praktická pravidla.

78 stran, 199 Kč





Jachtařský slovník do kapsy

Slovník obsahuje 1350 abecedně řazených výrazů, které najdete jak v anglicko-české části, tak v tematicky členěné česko-anglické části. Hodí se pro začínající i pokročilé jachtaře nejen při plavbě na charterových lodích nebo při kapitánských kurzech. Součástí je CD s 400 vybranými slovy pro natrénování správné výslovnosti.

130 stran, 199 Kč





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







Průvodce nejlepšími víny

Tento rok v publikaci naleznete 863 doporučených vín od 150 vinařů a vinařských firem. PRŮVODCE NEJLEPŠÍMI VÍNY ČESKÉ REPUBLIKY vyšel za podpory Vinařského fondu České republiky a ve spolupráci s Národním vinařským centrem.

Charter 2019 **65**



Škola jachtingu zve na jachtařské kurzy a kondiční plavby na Kanárských ostrovech

Zimu nemusíte strávit jen na lyžích nebo u krbu. Zatímco v tuzemských zeměpisných šířkách padá sníh a mrzne, na Kanárských ostrovech se můžete i v zimním období naplno oddávat jachtingu. Cesta letadlem přitom rozhodně nepatří k vyčerpávajícím, a to ani časově, ani finančně. Dorazíte do oblasti stabilních pasátových větrů od 10 do 30 uztů, kde je příjemných 20-25°C, moře má kolem dvaceti stupňů. Zkrátka ideální podmínky pro jachting.

NYS Škola jachtingu na Kanárských ostrovech pořádá od listopadu do března všechny typy RYA kurzů, od Kompetentní posádky až po Yachtmaster, i kondiční plavby, na nichž máte možnost se pod dohledem kvalifikovaného instruktora seznámit s oceánským jachtingem.



Další informace, termíny a přihlášky naleznete na webových stránkách NYS Školy jachtingu:

www.skolajachtingu.cz

CHARTER MOTOROVÝCH LODÍ CHORVATSKO

Pronájem motorových lodí Regal a Chaparral v chorvatském Tisnu s možností ubytování v apartmánech.

Buďte kapitánem své dovolené.
ZAREZERVUJTE SI VČAS SVŮJ TERMÍN



Česká lodní doprava – Charter s. r. o.

Záběhlická 1658/48, 106 00

Mob:+420 725 827 173

www.cld.cz

Praha 10, Czech republic

Tel:+420 272 769280

cld@cld.cz

FOR BOAT

3. VÝSTAVA LODÍ A VODNÍCH SPORTŮ

Souběžně probíhající veletrh:

FOR CARAVAN

PVA
EXPO PRAHA

www.forboat.cz

8.-10. 3. 2019

ODBORNÝ PARTNER



OFICIÁLNÍ VOZY
PVA EXPO PRAHA



PRENÁJOM LODÍ • KAPITÁNSKE KURZY

aqua • adrenalin • adventure



**POZNÁVACIE
A ZDOKONALOVACIE PLYBY**


Karibik 920 EUR os / 2 týždne
 Taliansko 390 EUR os / týždeň
 Grécko 390 EUR os / týždeň
 Chorvátsko 390 EUR os / týždeň
 Taliansko - Malta - Taliansko 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

MEMBER OF




**Don't just dream
Realize it!**

motor boats
 sailing boats
 charter management

sunturist charter

www.sunturist-charter.hr
 info@sunturist-charter.hr

**Chartering Yachts and Catamarans
more than 10 Years in 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

Platten Sailing Cuba BOOKINGS BY ALL MAJOR AGENCIES

VIG TRAVEL

- Charter lodí NAUTICAT 331
- Kapitánské zkoušky v Chorvatsku
- Kondiční plavby
- Firemní plavby

VIG Travel s. r. o.
 e-mail: vigtravel@vigtravel.cz
 tel.: +420 728 644 094
 www.vigtravel.cz

PLUSZU



**CENTRUM
OPRAVDOVÉHO
JACHTINGU**

Member of COS-CREW management, s. r. o.

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

Palachova 457/29, 290 01 Poděbrady, +420 734 317 506, www.coja.cz,
 fb.com/CentrumOpravdovehoJachtingu, coja@crewmanagement.cz





CHCETE VLASTNIT KAPITÁNSKÝ PRŮKAZ
Potřebujete rozšířit Váš stávající průkaz nebo absolvovat kondiční plavby



OBRAŤTE SE NA TYTO FIRMY:

Čechy >

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. - Bradlkova 288/1e - Praha 5
tel.: 233 354 050 - e-mail: info@yachtnet.cz

akita yacht

praktické kurzy
+ ověření praktických znalostí
Plavby oblast II
(průkaz MDČR „B“)
kapitánské kurzy B a C
v Chorvatsku
kapitánské služby

www.akitayacht.cz
charter@akitayacht.cz
tel: 737 970 155

BEMEX BO T
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

**CENTRUM
OPRAVDOVÉHO
JACHTINGU**
COJA CREW MANAGEMENT, S.R.O.

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

Palachova 457/29, 290 01 Poděbrady,
+420 734 317 506, www.coja.cz,
fb.com/CentrumOpravdovehoJachtingu,
coja@crewmanagement.cz

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
Kurzy teorie + praxe

ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA

- Školení VMP + COLREG
- Kurzy námořního jachtingu B, C
- Zdokonalovací a kondiční plavby
- Certifikovaný komisař SPS
- Prodej a charter lodí

Česká lodní doprava – charter, s.r.o.
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10
+420 272 769 280, +420 777 620 164
www.cld.cz/cld@cld.cz

WWW.HACJACHT.CZ

Pronájem plachetnic
na Orlíku

Kurzy jachtingu
Kurzy VMP
Firemní akce – team buildingy

Martin Hacmac, tel.: 724 991 587, 723 566 355
e-mail: info@hacjacht.cz www.hacjacht.cz

KWS BAVARIA YACHTS

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

KONDIČNÍ PLAVBY
kurzy@kws-sports.cz

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

PRODEJ A SERVIS
lodí, lodních motorů a příslušenství
marine@kws-sports.cz
+420 601 590 176

www.kws-sports.cz

SP Praha

www.lodniškola.cz
kapitánské kurzy VMP

www.sppraha.cz
www.lodniskola.cz
www.vmp-kniha.cz



PŮJČOVNA PLACHETNIC ORLÍK

- KURZY VŮDCE MALÉHO PLAVIDLA
- KURZY PRO ZAČATEČNÍKY
- SPINAKROVÉ KURZY
- KURZY ZÁVODNÍHO JACHTINGU

www.sporteli.cz
Ing. Karel Eliáš, SPORT-ELI
Alšovo náměstí 394, 261 01 Příbram II



Kapitánské zkoušky v Chorvatsku

Kondiční plavby

Charter lodí Nauticat 331

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

PLUSZU



VÁŠ RODINNÝ CHARTER V CHORVATSKU

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

www.yachtclub.cz



Kurzy námořního jachtingu.
Praktické kurzy.
Individuální kurzy.
Prodej skript ke kurzům.
Technické prohlídky lodí.
e-shop - odborná literatura.

www.yachtservice.cz
tel.: 608 818 209

Morava



Kapitánské kurzy

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

10% SLEVA při včasné rezervaci

www.aaayacht.cz • **www.aaayacht.sk**
email: info@aaayacht.cz tel: +420 568 823 955



Pronájem jachet po celém světě od renomovaných charterových společností.

- Prodej jachtařských potřeb a doplňků v Ostravě i přes E-shop
- Kapitánské kurzy teoretické v Ostravě praktické na moři.
- Teambuilding i rodinná dovolená na lodi.
- Kondiční plavby a regaty.

LEVANTER s.r.o., Korunní 900/41, CZ-709 00 Ostrava
Tel.: +420 596 633 841 / Mobil: +420 603 431 960

WWW.LEVANter.CZ



Pronájem lodí po celém světě

SUPER CENY!!!

on-line rezervace
www.nika-yacht.cz

Slovensko



Kurzy s 25-ročnou tradíciou

- Vodca malého plavidla
- Veliteľ námorného rekreačného plavidla
- Rádiooperátor

info: +421-2-529600877
info@imidjex.sk
www.imidjex.sk

imidjex spol. s r.o.
CENTRUM VODNÝCH ŠPORTOV

PRONÁJEM LODÍ • KAPITÁNSKÉ KURZY



POZNÁVACÍ A ZDKONALOVACÍ PLYVBY

- Karibik 920 EUR os / 2 týdny
- Itálie 390 EUR os / týden
- Řecko 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**



YACHT CHARTER ZADAR CHORVATSKO

- Vlastní flotila plachetnic
- Skvělé služby
- Vynikající hodnocení od klientů
- Slevy v r.2019

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

www.yacht-magazine.cz



JACHTAŘSKÝ slovník do kapsy

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

Cena 199 Kč



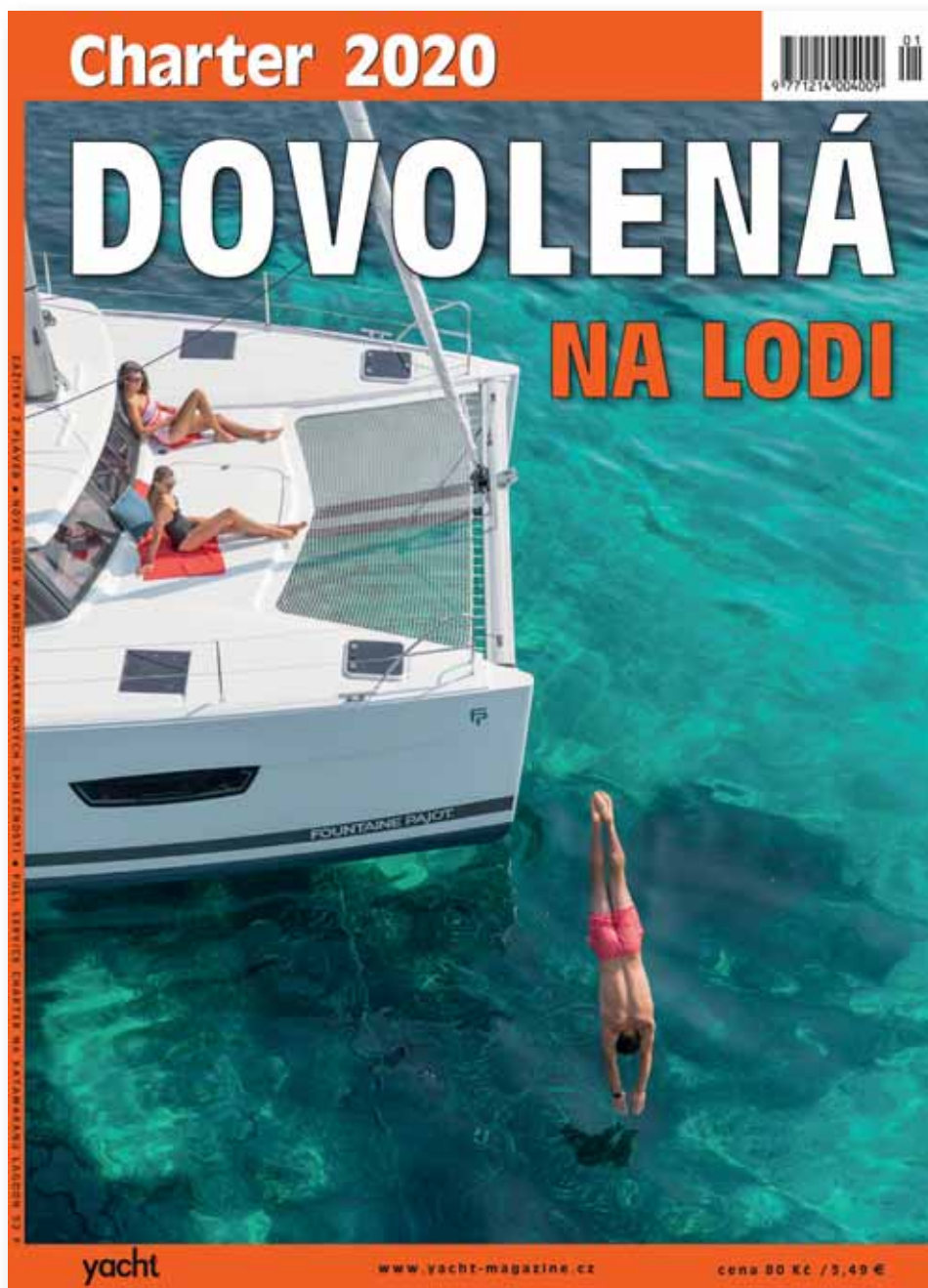
Sea Yacht International Yacht Charter
Ing. Josef Čtvrtečka
Soukalova 2180/6, 143 00 Praha 4
e-mail: info@seayacht.cz mobil: +420 606 469 056
web: www.seayacht.cz

24. sezóna

- Pronájem námořních jachet ve všech oblastech celého světa Chorvatsko, Řecko, Itálie, Francie, Karibik, Thajsko, Seychely, Tahiti atd.
- Pronájem motorových lodí na jezerech, řekách a kanálech Francie, Holandsko, Německo, Belgie, Anglie, Irsko, Skotsko, Itálie, Polsko
- Služby našich kapitánů, zajištění dopravy atd. Lístky na trajekty, autobusové jízdenky, transfery
- Kurzy jachtingu na moři
- Kapitánské průkazy

!!! Záruka nejnižších cen !!!

Vychází na podzim 2019



DOVOLENÁ NA LODI

vydává YACHT, s.r.o.

Registrace MK ČR E 13879,
ISSN 1214-004X

Adresa redakce:

Nedvědovo náměstí 14
147 00 Praha 4

tel.: +420 244 460 104
+420 244 466 683

fax: +420 241 430 036

e-mail: yacht@yacht-magazine.cz

Vydavatel: Daniel Guryča

Šéfredaktorka: Eva Skořepová

Inzerce: Petra Kozlíková

Marketing: Jana Ježková

Spolupracovníci: Michal Andel,
Peter Hlucháň, František Novotný,
Kateřina Staňková

yacht

WINE
& Degustation

Průvodce:
Nejlepší
vína ČR

KATALOG
LODÍ

www.yacht-magazine.cz

Vydavatel neodpovídá za obsah inzerátů. Nevyžádané dopisy a příspěvky se nevracejí.

yacht

ČASOPIS O LODÍCH



Čtěte, co vás baví!

www.yacht-magazine.cz

G-SHOCK
ABSOLUTE TOUGHNESS
MASTER OF G



PROFESSIONAL SURVIVOR

RANGEMAN GPR B1000 | GPS NAVIGATION / SOLAR

Vždy si najdeš cestu. Nejdolnější GPS hodinky v historii G-SHOCK ti přesně ukážou správný směr na zvolené cestě. Také nahrávají záznamy cesty k přenosu do smartphone aplikace.



**CHALLENGE
THE LIMITS**
SINCE 1983

CASIO | Pro více informací o kolekci Master of G: g-shock.eu (Web není v českém jazyce)

 [GShock.cz](https://www.facebook.com/GShock.cz)

 [gshockczech](https://www.instagram.com/gshockczech)

Seznam prodejců najdeš na casio-watch.cz.

 **Bluetooth®**