

12 / 2021 – 1 / 2022

yacht



XXVIII. ročník

99 Kč / 4,69 €

MOTOROVÁ JACHTA

PRINCESS X95
Kategorie sama
pro sebe

SPECIÁL

Charter 2022
DOVOLENÁ NA LODI

24

MOTOROVÉ ČLUNY

Saver 830 Cabin
Na Slapy i na Jadran

46

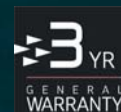
PLACHETNICE

Nautor's Swan 120
Moderní superjachta



PRESTIGE®

LUXURY MOTOR YACHTS



MILYO

Oficiální dealerství pro jachty značky
PRESTIGE v České republice.

Objevte model
Prestige 460

ve sportovní nebo flybridge verzi



MILYO Yachts, a.s.
Jakubská 121/1, CZ-Brno 602 00

E: info@milyo-yachts.com

www.milyo-yachts.com

84 | DOVOLENÁ NA LODI

Tradiční ročenka DOVOLENÁ NA LODI, ve které se věnujeme tipům na plavby, zajímavým lokalitám, lodím a nabídkám charterových společností, na vás čeká na stranách 84–127.

**MOTOROVÉ ČLUNY**

- 10** PARDO GT52
- 11** ABSOLUTE 56 FLY
- 18** SVĚTOVÁ PREMIÉRA PRESTIGE X60
- 30** PRINCESS X95 SUPERFLY
- 36** SMARTLINER 490 BASS BOAT

PLACHETNICE, KATAMARANY

- 12** BENETEAU FIRST 36
- 13** JEANNEAU SUN ODYSSEY 380
- 46** NAUTOR'S SWAN 120

HISTORIE, LIDÉ

- 60** MAYFLOWER II
- 124** PIRÁTI – WILLIAM DAMPIER
- 128** YANNICK BESTAVEN
- 130** CHRISTOPHER RASSY

PLAVBA

- 66** PŘES ATLANTIK S VIDINOU ŽÍZNĚ
- 70** PO ODŘE DOLŮ A NAHORU
- 79** BAŤŮV KANÁL
- 80** KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY

TECHNIKA, SERVIS

- 78** YANMAR SLAVÍ 50 LET

CHARTER

- 84** JAKÝ ZPŮSOB PRONÁJMU LODĚ JE LEPŠÍ?
- 86** ELBA 45
- 96** PODZIMNÍ CHARTER
- 104** OBJEVTE TURECKOU RIVIÉRU
- 112** PAPUA NOVÁ GUINEA
- 118** EILEAN
- 127** KURZY

LODNÍ MENU

- 110** ITALSKÉ VÁNOCE



Na titulní straně motorová jachta Princess X95 Superfly, více na straně 30.

**14 | 23. BIOGRAD BOAT SHOW**

Na straně 14 přinášíme reportáž z letošní výstavy lodí v Biogradu na Moru, která se konala koncem října. Měla rekordní návštěvnost a proběhlo na ní mnoho světových a chorvatských premiér.

**24 | SAVER 830 CABIN EFB**

Na sklonku babího léta jsme na Slapské přehradě podrobili redakčnímu testu největší z řady motorových člunů, Saver 830 Cabin EFB. Test najdete na straně 24.

**52 | J/BOATS J/9**

Novinku loděnice J/Boats, plachetnici J/9, která je určena pro každodenní plachtění a koncipována tak, aby ji mohl ovládat jediný člověk, představujeme na straně 52.

**76 | VOLVO PENTA DPI AQUAMATIC**

„Z“ náhony od Volvo Penta jsou na trhu již od roku 1959 a nevypadá to, že by je další používané systémy mohly nahradit. S aktuální novinkou se můžete seznámit na straně 76.

Navetta 64





Vážení čtenáři,

především bych vám rád poděkoval za vaši přízeň. Právě díky vám může časopis vycházet. Jak sami vidíte, je poslední letošní vydání hodně obsáhlé. Je to známka toho, že se daří trhu lodí a že voda a lodě lákají stále více lidí. To s sebou samozřejmě nenese jen samou radost. Znamená to občas přeplněné mariny i některé menší vodní plochy. A kdo si chce koupit novou loď, musí si u většiny značek počkat. Je jedno, zda se jedná o vodní skútr nebo o velkou jachtu či katamaran. Dodací termíny jsou kvůli rostoucímu zájmu každý rok o něco delší.

Přes všechna omezení s cestováním se nám podařilo připravit několik zajímavých reportáží. Po Biograd Boat Show to byla zejména světová premiéra Prestige X60 ve francouzském Les Herbiers, na místě, kde začala historie jednoho z nejznámějších výrobců lodí, firmy Jeanneau. Poprvé se tak stalo přímo v továrně, a to několik měsíců před tím, než si tuto loď budou moci vyzkoušet první zákazníci. Ostatně se to pomalu stává trendem ukazovat projekty nových lodí ještě před tím, než se dostanou na vodu nebo jsou představeny fyzicky. Souvisí to asi s tím, jak se zrychluje celý svět. Proto je možná právě teď čas trochu zpomalit. A třeba se zasnít nad stránkami Yachtu a napláňovat plavbu, při které se nikam nespěchá. Může to být plavba přes Atlantik, o níž píše Igor Piňos od strany 66, nebo stačí zvolit některou z evropských řek. Milan Durčák si vybral Odru a strávil na palubě lodi, kterou si sám postavil, dva měsíce a náramně si to užil. Své postřehy a zkušenosti shrnuje v článku, jenž začíná na straně 70.

Stejně jako v loňském roce je součástí tohoto vydání i ročenka DOVOLENÁ NA LODI. Tentokrát se v ní věnujeme hlavně tipům na plavby v zajímavých a méně navštěvovaných lokalitách, jako je Turecko a Papua Nová Guinea, a pochopitelně nezapomínáme na Chorvatsko, to je u českých jachtařů stále s velkým náskokem na prvním místě. Představíme i dvě zcela rozdílné lodě, které je možné si pronajmout. O katamaranu Elba 45 od Fountaine Pajot se dočtete na straně 86. Je to představitel nejmodernějších trendů. Na druhém pólu nabídky charterových lodí je zrestaurovaná klasická plachetnice EILEAN, která byla poprvé spuštěna na vodu již v roce 1937. S jejím příběhem se můžete seznámit od strany 118.

Jako vždy je toho ale mnohem více. Nechybí pravidelné rubriky i seriály. Některé z nich tímto vydáním končí, určitě se však můžete těšit na nové.

Za celý autorský a redakční tým vám přeji klidný konec roku a pohodové vánoční svátky.

Daniel Guryča
vydavatel



PDF verze k dispozici na www.yacht.cz



NEODÍDETE NASUCHO

Kríza v dodávkach lodí postihla Európu, ale nás našla pripravených.

Na jar 2022 budeme mať plné sklady.

Kontaktujte nás a radi vám pripravíme ponuku na mieru.



JEANNEAU

Čoskoro skladom:

Jeanneau Merry Fisher 1095

Jeanneau Merry Fisher 895

Jeanneau Merry Fisher 795 séria 2

Jeanneau Merry Fisher 695 séria 2

Jeanneau Merry Fisher 795 SPORT séria 2

Jeanneau Merry Fisher 695 SPORT séria 2

Zodiac Open 4.8

Zodiac Open 5.5

Zodiac Open 6.5

Zodiac Medline 6.8

Vinselekt Michlovský oficiálním dodavatelem vín pro ALTUMARE

Objednání nové jachty je vzácný okamžik, který si žádá přípitek kvalitním vínem. „Když uzavřeme dohodu o prodeji nové jachty v cizině, loděnice, které zastupujeme, mají své oficiální dodavatele champagne a to je vždy připravené k přípitku. A aby klienti, kteří si u nás objednají jachtu v tuzemsku, o přípitek špičkovým vínem nepřišli, vybrali jsme šumivá vína Crémagne od pana Michlovského, která podle nás ob-
stojí i v konkurenci nejprestižnějších francouzských krémantů a ročníkových champagne,” říká k nové spolupráci jednate-
l ALTUMARE Tomáš Kapička.

„Crémagne je název naší nové řady sektů kvašených tradiční metodou v lahvi a při-
pravených z šampaňských odrůd Pinot Noir, Pinot Meunier a Chardonnay. Když už jsme to porovnání s Champagne začali, tak tam rozlišují neročníková vína, ročníková vína a prestige cuvée. A právě Crémagne jsme vytvořili v duchu vín prestige cuvée, které je vždy vlajkovou lodí vinařství, a tak věřím, že

bude chutnat i majitelům lodí od ALTUMARE. Víno se obvykle připravuje z vybraných hroznů, poloh a má výjimečný potenciál ke zrání. Vína většinou zrají na kalech po dobu osmi a více let, což zvyšuje kom-

plexnost finálního vína a také jeho cenu. Crémagne jsme vytvořili z našich nejlepších vinic, kdy vína zrají na kalech více než deset 10 let,” dodává Miloš Michlovský.
www.altumare.cz



Zleva Tomáš Kapička a Miloš Michlovský při degustaci dvou variant Crémagne

Thajsko oznamuje velký krok ve znovuotevření země pro návštěvníky během této zimy

Thajsko je nyní připraveno pozvat ke vstupu do země naočkované návštěvníky ze 46 zemí včetně České republiky bez karanténních opatření a dovolit jim cestovat kamkoliv.

S platností od 1. 11. 2021 mohou plně očko-
vaní cestovatelé z Česka a dalších 45 zemí na-
vštívit Thajsko a užít si zde dovolenou
v jakékoliv části země. Návštěvníci si musí za-
registrovat online „Thailand Pass“. Sem musí
nahrát platný očkovací certifikát a další po-
třebné dokumenty pro schválení vstupu
do země. Návštěvník musí mít doklad o pojiš-
tění s krytím minimálně 50 000 USD a rezervaci
minimálně jedné noci v hotelu, který je certi-
fikovaný jako SHA Plus. Součástí této rezervace
musí být předplacený RT-PCR covid-19 test,
který bude proveden po příjezdu. Dále je
nutno se prokázat negativním RT-PCR
covid-19 testem provedeným maximálně
72 hodin před odletem. Děti mladší dvanácti

let nemusí být očkované, ale musí mít nega-
tivní výsledek RT-PCR testu provedeného
maximálně 72 hodin před odletem. Po pří-
letu musí být proveden RT-PCR covid-19 test
během prvního dne. Poté si návštěvník musí
stáhnout a nainstalovat pohotovostní apli-
kaci MorChana a počkat v ubytovacím zaří-
zení na výsledek testu, který by měl být
k dispozici během jednoho dne. S negativ-
ním výsledkem testu může návštěvník svo-
bodně cestovat kamkoliv po Thajsku.

Neočkovaní cestovatelé mohou cestovat
do Thajska v rámci režimu alternativní karanté-
ny (Alternative Quarantine System). Musí
dodržet desetidenní karanténu. Tento režim
vyžaduje doklad o negativním RT-PCR
covid-19 testu provedeném maximálně
72 hodin před odletem a doklad o pojištění
s krytím minimálně 50 000 USD. Dále je
nutné provedení RT-PCR covid-19 testu



během prvního dne a antigenního testu
během osmého až devátého dne.

Očekává se, že následným krokem bude ote-
vření Thajska pro další země. Vstupní poža-
davky byly zmírněny kvůli zjednodušení
cestování do Thajska. Díky nádherným plá-
žím, kulturním atrakcím a dostatku slunce
spolu s neuvěřitelně nízkými cenami za uby-
tování v hotelech a resortech země úsměvů
by Thajsko mělo být na přední pozici při vý-
běru destinace pro dovolenou během této
zimy. www.tourismthailand.org



BYCHL YACHT CENTRUM



WILLIAMS
performance tenders



ZVAŽUJETE KOUPI LODĚ NEBO JACHTY?

Domluvte si schůzku na našem telefonním čísle: 241 007 111
v našem **showroomu** ve **Vestci u Prahy**, **Hodkovická 1379**.



Bychl Yacht Centrum a.s.

web: www.bychlyacht.cz, e-mail: info@bychlgroup.cz, facebook: Bychl Yacht Centrum, a.s., instagram: [bychl_yacht_centrum](https://www.instagram.com/bychl_yacht_centrum)

Nová kancelář Sanlorenzo v marině Sukošan

V předvečer zahájení jachtařského veletrhu v Biogradu proběhlo slavnostní otevření reprezentativní kanceláře Sanlorenzo Adria v Sukošanu doprovázené výstavou fotografií předního chorvatského fotografa Jadrana Laziče. Účastnili se ho pozvaní klienti, hosté z řad odborné veřejnosti a místní celebrity. Otevření zastoupení Sanlorenzo v Sukošanu vzbudilo takový zájem ze strany chorvatských médií, že obrazové zpravodajství přinesly i hlavní televize.

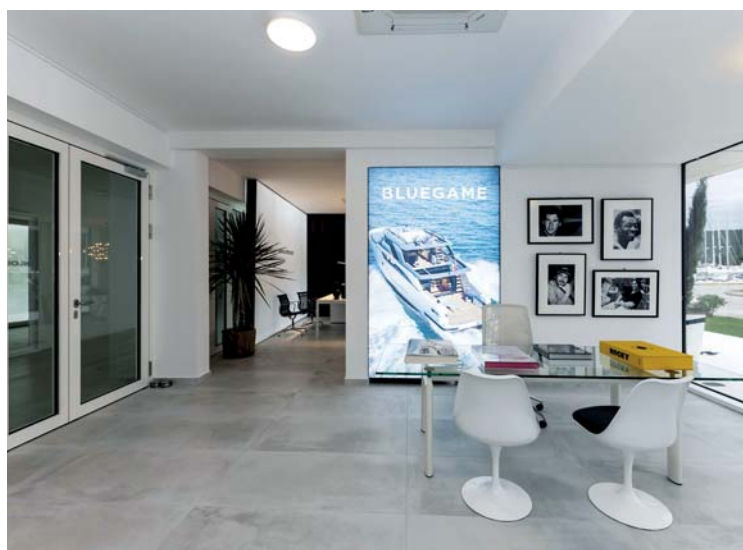
Kancelář v Sukošanu poslouží jako příjemné zázemí pro setkání i s českými a slovenskými klienty, kteří se budou v Chorvatsku zdržovat. I nadále však platí, že Tomáš Kapička, který u nás Sanlorenzo a druhou koncernovou značku Bluegame zastupuje, úřaduje především ve své kanceláři v Brně nebo v Praze v Golf Clubu Hostivař.

Sanlorenzo se těší mimořádné přízni zákazníků, jejich novinku v rychlé skluzové řadě SL, model SL90A, si už objednalo 10 zákazníků a pro novinku ve výtláčné



řadě SD, model SD118, se už rozhodlo 12 klientů. Přitom oba modely měly světovou premiéru teprve letos v září na vele-

trhu v Cannes. Nejbližší výstavou, kde bude Sanlorenzo k vidění, bude Boot Düsseldorf. www.altumare.cz/sanlorenzo/



Trh rekreačních lodí roste nejen v USA

Od vypuknutí covidu-19 se jachtařský průmysl, tedy prodej, pronájem i stavba lodí, prudce vzrostl. Cestovní a jiná omezení spolu s obavami o zdraví vedou k nárůstu investic, jako jsou akcie, nemovitosti a bitcoiny. Američany vedly k investicím do lodí

všech velikostí a cen. Podle zprávy výzkumné agentury globálního trhu Grand View Research z dubna 2021 byl jachtařský průmysl odhadován na 64,1 miliardy USD v roce 2020 a předpokládá se, že do roku 2027 dosáhne hodnoty 84,7 miliardy USD.

Počet nových plavidel prodaných v USA v roce 2020 dosáhl třináctiletého maxima. Téměř 320 000, což je podle asociace National Marine Manufacturers Association o třináct procent více než před rokem.

PARDO GT52

Světová premiéra se blíží



Loděnice Cantiere del Pardo chystá na veletrh Boot Düsseldorf světovou premiéru své nové motorové jachty Pardo GT52. Má jít o model prostornější než například série Walkaround, ale bez kompromisů v oblasti výkonu.

Nová 52 stop dlouhá jachta nese jasný ruko-pis značky Pardo, a to už při pohledu zvenčí. Například obrácenou před si nespletete. Roz-ložení interiéru však zdůrazňuje relaxační

zóny, takže primárně půjde o rodinnou jachtu a nikoliv o „závodák“. Na přídi se mohou pohodlně opalovat tři lidé najednou, přičemž dalších osm členů posádky se vejde k jídelnímu stolu situovanému na zádi.

Také koupací plošina na zádi je o 60 cm delší než u modelu Pardo 50, což majiteli usnadňuje manipulaci s pomocným člunem nebo vodním skútem. S verzí 50 no-vinka sdílí motory Volvo Penta IPS, a to

v základu 2x 650 koní, volitelně pak 2x 700 nebo 2x 800 koní.

Podstatné rozdíly se však najdou, pokud jde o vnitřní objem plavidla, rozložení hmotnosti či těžiště. Motory jsou u Parda GT52 posunuty více dozadu, což znamená plus v podobě vět-šího prostoru pro kajuty. Interiér byl navrho-ván s důrazem na komfort, funkčnost i na potenciální překonávání dlouhých vzdále-ností s hosty na palubě.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	16,58 m
Délka na vodorysce	14,62 m
Šířka	4,96 m
Počet kajut	3
Objem palivových nádrží	2 410 l
Objem nádrží na vodu	720 l
Motory standard	Volvo Penta IPS 2x 650 HP
Motory za příplatek	Volvo Penta IPS 2x 700 HP / 2x 800 HP

www.pardoyachts.com

ABSOLUTE 56 FLY

Inspiruje šarmem a osobitostí

Výsledkem inženýrských inovací, italského designu a vášně pro detaily je nejnovější projekt loděnice Absolute se sídlem v italském Piacenze. Nese název 56 FLY – The Absolute Charisma.

První tisková zpráva o 56 FLY mluví v superlativech. „Půjde o jachtu, která se vyznačuje silnou a sebevědomou osobností. Jde o osvědčenou kombinaci pohodlí a jemného designu, ale také inovací, funkčnosti a pohodlí na palubě.“

„Charisma“ je esencí těch nejúspěšnějších vlastností odzkoušených u předchozích lodí. Před spuštěním projektu 56 FLY provedla loděnice Absolute intenzivní výzkum a vývoj, aby vylepšila tyto charakteristické znaky.

Kromě odpočinkové zóny na přídi je veškerý nábytek na otevřených palubách bez pevných prvků, aby si je majitelé či hosté mohli přizpůsobit aktuální situaci na palubě. Společnost Absolute také bude nabízet celou řadu dekorů čalounění i kombinace barev.

Majitelská kajuta je podobně jako u řady Navetta situována na příď. Je navržena tak, aby



poskytovala maximální soukromí a pohodlí, ale také vynikající výhled z panoramatických oken. Interiéry jsou vybaveny sofistikovaným designem a průhlednými detaily mezi kajutou a koupelnou. Podobně prostorná jako kajuta majitele je VIP kajuta s bočním oknem

položeným o něco níž. Třetí kajuta je také plnohodnotná s oddělenými lůžky, veškerým komfortem a se stejnou výškou. Do uzávěrky tohoto vydání nebyly k dispozici přesné technické údaje, tak uvidíme, čím nás Absolute překvapí. www.yachtprofessional.cz



BENETEAU FIRST 36

Navržena námořníky pro námořníky



BENETEAU First 36 má za úkol překlenout propast mezi high-tech vývojem ve světě závodních speciálů a běžnými sportovními cruisery. To byl vlastně cíl řady First po celých čtyřicet let její historie. Najít dokonalou rovnováhu mezi komfortem, výkonem, užitečnými vlastnostmi, elegancí, high-tech konstrukcí a rozumnou cenou. U modelu, který bude mít premiéru na Boot Düsseldorf, to ostatně není jiné.

Klíčové body jsou velmi nízká hmotnost, pečlivě navržené rozložení paluby pro závodění s malou i velkou posádkou a praktický tříkajutový interiér s inovativními detaily tak, aby se loď uplatnila například i v charteru.

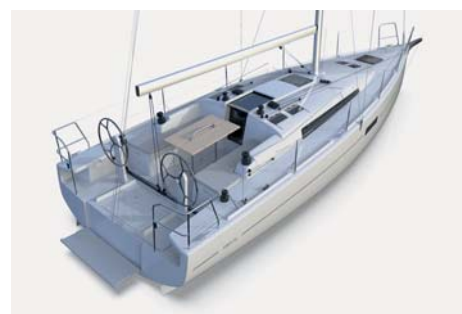
Konstrukční tým je koordinován zkušeným Kristianem Hajnškem z divize Seascope, který úzce spolupracuje s týmem v BENETEAU na zavedení závodních konstrukčních technologií do segmentu produkčních racer-cruiserů. K tomuto

velmi zkušenému týmu se připojila elitní mezinárodní skupina designérů, kteří jsou všichni vášnivými námořníky.

Námořní architekt Samuel Manuard je autorem vítězných lodí ve třídách Mini, Class 40 a IMOCA 60. Je také konstruktérem nového modelu First a First SE od 14 stop do 27 stop.

Výpočty měl na starosti Pure Design & Engineering z Nového Zélandu, který stojí i za projekty ve světě extrémního jachtingu, jako jsou TP52, AC75, AC72, IMOCA a Club Swan.

Vzhledem k lehce dosažitelnému výkonnostnímu potenciálu nového BENETEAU First 36 bude využíván pro klubové handicapové závody. Proto během procesu navrhování tým strávil velké množství času hledáním rovnováhy mezi skluzovým trupem a výkonem proti větru. Nezbyvá než se těšit na testy na vodě.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka trupu	11 m
Šířka	3,8 m
Hmotnost	4 800 kg
Standardní ponor	2,25 m
Hmotnost kýlu	1 550 kg
Plocha plachet proti větru	80 m ²
Plocha plachet po větru	180 m ²
Cena	od 198 000 EUR bez DPH
www.bemexboot.cz	

JEANNEAU SUN ODYSSEY 380

Nové lodě od Jeanneau kurz nemění



Další novinkou na příští rok je po Yachts 65 představené v říjnovém vydání již osmá generace řady Sun Odyssey 380, za kterou stojí námořní architekt Marc Lombard. Interiérový design si pak vzal na starost Piaton Bercault & CO. Tato plachetnice je určena pro všechny, kteří chtějí uniknout každodennímu shonu na moře.

Účelně řešený a prosvětlený interiér poskytne ubytování celé rodině a nabízí spoustu úložného prostoru. Jeho součástí jsou velkorysý salon i soukromí v kajutách a výběr bude možný ze čtyř provedení, která disponují jednou nebo dvěma koupelnami v kombinaci se dvěma či třemi kajutami.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	11,22 m
Délka trupu	10,77 m
Celková šířka	3,76 m
Hmotnost	6 806 kg
Ponor / kíl	2 m
standard	1,56 m
mělký	1,29–2,7 m
sklopný	Yanmar 29 HP
Motor	130 l
Objem palivové nádrže	330 l
Objem nádrže na vodu	2/3
Kajuty	63,3 m ²
Plocha plachet	Oblast plavby CE / počet osob
	A/8, B/10, C/10, D/10
	www.fasyachting.cz



23. BIOGRAD BOAT SHOW

Rekordní návštěvnost situaci navzdory

Letošní výstava lodí v Biogradu na moru dosáhla rekordní návštěvnosti navzdory přísným kontrolám covid pasů a silnému pátečnímu dešti. Otevírací den, čtvrtek a sobota, zaznamenaly celkovou účast 18 524 milovníků jachtingu a lodí. Dalším překvapením byla všeobecná shoda vystavovatelů, že na tuto výstavu dorazilo zdaleka nejvíce zahraničních návštěvníků za celou její více než dvacetiletou historii.

Výstava hostila více než 300 registrovaných vystavovatelů a proběhlo na ní mnoho světových a chorvatských premiér. Asi díky opatrnosti některých vystavovatelů byl tento počet mnohem vyšší, než bylo oficiálně deklarováno před začátkem výstavy. Velkými vítězi na letošní výstavě byli chorvatští stavitelé lodí, kteří těžili z nedostatku dodávek plavidel a vyšších nákladů od zavedených mezinárodních značek. To bylo velmi patrné

u místních stavitelů větších motorových jachet s mnoha smlouvami podepsanými přímo na místě včetně zaplacených záloh.

Součástí Biograd Boat Show jsou i velmi hojně navštěvované „Námořní dny“ organizované pro profesionální návštěvníky Chorvatskou hospodářskou komorou. Další úspěšnou odbornou akcí je dvoudenní „Croatia Charter Expo“ s více než stovkou poskytovatelů flotil

lodí a charterovými agenturami, které letos znamenaly razantní nárůst zájmu o svoje služby. Organizátoři se rozhodli vyžadovat pro vstup na akci covid pasy, aby podpořili bezpečnost, a to se ukázalo jako správná volba. Méně omezení na samotné výstavě přispělo k příjemné atmosféře. Podrobné informace najdete na www.bbs.com.hr.

Text a foto Daniel Guryča



Také chorvatská loděnice Terra Nauta jde s dobou a nabízí svoje klasické lodě se závěsnými motory. V tomto případě mi to ale přijde poněkud nepatřičné.



Nafukovací čluny s laminátovým dnem jsou stále v kurzu.



Zakladatel a ředitel mezinárodní výstavy Biograd Boat Show pan Milan Šangulin byl s letošním ročníkem spokojen.



Chorvatské rodinné loděnice těží ze znalosti místního moře a podmínek a v poslední době zaznamenávají zasloužený úspěch.

Během výstavy jsem měl možnost položit několik otázek řediteli a hlavnímu organizátorovi Biograd Boat Show Milanu Šangulinovi, který stojí za tímto veletrhem od samého začátku.

Jaká byla letošní jachtařská sezona v Chorvatsku a jak vidíte tu příští?

Bylo to určitě zajímavé. Lockdown v zimě jako by všechno na jaře uspal. V dubnu i v květnu byl absolutní klid a nic se nedělo, v červnu se začali první zákazníci probouzet a v červenci vše raketově odstartovalo a obrovský zájem o charter trvá dodnes. V tomto posledním říjnovém termínu odbavujeme normálně 30 až 40 charterových

lodí. Tento rok je to 200! Je to neuvěřitelné, vrací se 140 lodí a 60 jich ještě odplouvá. Je to pro nás noční můra, protože spolu s organizací výstavy musíme ještě odbavit nečekaně velký počet charterových lodí. Příští sezonu očekáváme podobnou jako letos, jen si myslím, že náběh bude plynulejší již od jara.

A jak jsou na tom chorvatští výrobci lodí? Na výstavě jsou zastoupeni v poměrně velkém počtu...

Nemáme masové producenty, jako jsou například v Polsku. Naši výrobci jsou většinou malé rodinné firmy a majitelé jsou velcí en-

tuziasté. Nevydělávají mnoho peněz, nemají mnoho zaměstnanců. S tím, jak se prodlužují dodávky od velkých firem, se ale otevírají další příležitosti. Lodě našich výrobců jsou vyrobeny pro naše prostředí, pro naše moře. Není to zde jako například ve Francii, kde je nutné mít alespoň 55 stop dlouhou loď, pokud se chci vydat na oceán. Odsud z Biogradu jsme se ženou za pět minut na pláži na některém ze 150 ostrovů v nejbližším okolí.

Lodě našich výrobců jsou navrhovány a vyráběny právě s touto myšlenkou pro naše vody, na rybaření i na koupání a promítají se do nich zkušenosti lidí, kteří jsou na Jadranu od nepaměti.



Jak vy vidíte zákazníky z České republiky a ze Slovenska?

Pro nás jsou vaši čtenáři hodně důležití. Aktuálně je Česká republika na třetím místě v počtu zahraničních návštěvníků, kteří si přijíždějí užít do Chorvatska jachting, ať už na vlastní lodi nebo si zde loď půjčují. Před sto lety tady Češi byli velcí „páni“, kteří otevřeli cestovní ruch na Jadranu. Před dvaceti

lety přijížděli na levnou dovolenou a byli pro nás jedni z nejhorších turistů. Nyní jsou ale opět vysoce respektovanou a vítanou klientelou. Česká republika je pro nás strategický trh i díky podobné mentalitě.

Co byste našim čtenářům na závěr vzkázal?

Podívejte se na web, na videa a na fotky na našem webu. BBS je reálná výstava,

kteří jde po podstatných věcech. Nejsou zde velké korporace, ale menší firmy, které vychází lépe vstříc potřebám zákazníků, a to i těm ze zahraničí. Tato výstava je o lidech. Návštěvníci zde najdou praktické věci, které jsou důležité a zajímavé pro každého jachtaře nebo majitele lodi. Určitě to není korporátní, neosobní výstava. Příští, již 24. ročník se bude konat od 26. do 30. října 2022.



Seamaster 45 z polské loděnice Cobra Yachts ukrývá v podpalubí čtyři kajuty, čtyři toalety a osm lůžek. Tedy loď ideální pro charter.



Jednou z nejrychlejších lodí na Jadranu je tento katamaran.



Na výstavě byla k vidění i profesionální technika. Pro všechny případy zcela funkční. Mnozí si asi vzpomeneme na jaro, kdy právě v této marině hořelo.



Tady zašli designéři hodně daleko a nafukovací válce jsou jen pro stabilitu v zadní části trupu.



Lodě jsou v Biogradu tradičně vystaveny nejen na vodě.

THE PRINCESS Y72
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®




PRINCESS
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

FIND OUT MORE AT **PRINCESSYACHTS.COM**

Oficiální zastoupení pro Českou republiku a Slovensko:

RSYACHTS
SPECIALISTA NA LUXUSNÍ JACHTY

RS YACHTS, s.r.o
Křížová 4, 150 00 Praha 5

+420 724 700 330
sikorova@rsyachts.cz

www.rsyachts.cz
www.princessyachts.com



LES HERBIERS, FRANCIE, 10. LISTOPADU, 10:00

Světová premiéra Prestige X60

Díky Milyo Yachts, zastoupení značky Prestige pro český trh, jsme mohli být jako jeden z mála jachtařských časopisů přítomni u světové premiéry Prestige X60. Akce se tentokrát nekonala v některém z vyhlášených středomořských přístavů, ale přímo v továrně v Les Herbiers ve Francii, tedy ještě před tím, než byla loď spuštěna poprvé na vodu. Z toho je dobře patrné, jakou důležitost Prestige dává právě tomuto modelu.

Novinářská premiéra X60 předcházela akci pro nejvýznamnější zákazníky, která se v Les Herbiers konala po tři následující dny. Část výrobní haly, kde se normálně dokončují ty největší jachty, se na pár dní proměnila v showroom, v němž nechyběly koberce ani bazén. V tom se jen neznatelně pohupovala X70, největší jachta z rodiny Prestige, která měla premiéru v loňském roce. Vystaveny byly i ty nejprodávanější lodě, což jsou modely 590, 520, 460, 420.

Představení nového modelu se ujali ti nejpovolanější. Erwin Bamps, ředitel Prestige, Eriks Stromberg, produktový manažer Prestige, Camilo Garroni, designér, který projektu vtisknul svůj rukopis, a Clémence Cessou, marketingová manažerka značky Prestige.

Camilo Garroni novou jachtu představil takto: „Na projektu, který vám dnes představujeme jsme začali pracovat již před dvěma lety. Myslím, že se nám velmi dobře podařilo splnit zadání. Na palubě Prestige X60 najdou zákazníci rozlehlé obytné prostory a hodně přirozeného světla. Vše je zabaleno do nadčasového designu. Po palubě se dá pohybovat snadno a bez překážek. Dalším požadavkem bylo více zón pro relaxaci a výjimečná úroveň pohodlí. Design je navržen pro hladkou a harmonickou plavbu a vyznačuje se plynulým a nekonfliktním spojením s mořem. Zcela otevřený kokpit směrem k zádi poskytuje neuvěřitelný výhled na moře a snadný přístup do salonu díky velkým elektricky posuvným skleněným dveřím.“

Erwin Bamps pak pokračoval: „Je to poprvé, kdy jsme se rozhodli představit některou z našich jachet ve světové premiéře právě u nás ve výrobním



Ze zadní paluby i flybridge bude volný výhled na vodu.



Na stanoviště kapitána navazuje kuchyňská linka.

závodě. Nechtěli jsme čekat na další výstavu. Mimochodem tato loď odjíždí za pár dní do USA, kde bude první představení na vodě v únoru na Miami International Boat Show. Američané totiž tento koncept milují. To víme díky X70, která má velký úspěch nejen na Floridě, ale i na západním pobřeží USA. Na palubě X70 a nyní i na palubě X60 totiž nevadí, když je trochu horší počasí a občas zaprší. Jsme rádi, když majitelé lodě používají a cítí se na palubě dobře. Děláme všechno pro to, aby se na palubě cítili jako doma. Je pro nás důležité, aby se nikdo nebál, že umaže se-
dačku od čokolády. Používáme ty nejvyšší kvality materiálu, které musí jít umýt nebo vyčistit. A pokud se něco poškodí, jsou naše lodě vyrobeny tak, aby šlo vše vyměnit. Na to jsou naši





Sedací nábytek je od firmy Roda, použité materiály jsou příjemné na dotek a dají se dobře čistit.

obchodní partneři školení. Těší nás, když se k nám díky této filozofii zákazníci vrací. Řada z nich mění loď ve velmi krátkém čase za větší, ale občas je to i obráceně. Prostě nechtějí na palubě kapitána a chtějí naprosté soukromí, tak mění například větší jachtu, na které je nutný profesionální kapitán, za menší model. A přesně to splňuje i nová X60. Jsem rád, že se nám daří modelová řada obměňovat poměrně rychle, a je jasné, že se tento trend inovací a obměn udrží. Můžeme to dělat takto rychle a efektivně díky tomu, že používáme řadu komponent pro více modelů. Například X60 má identický trup

a techniku s modelem 590 z řady F-line. Vše nad čarou ponoru je ale nové. To dělá z X60 zcela jinou loď, ale na jejím vývoji jsme mohli strávit daleko méně času. Trup a technika jsou prostě odzkoušené a velmi dobře fungují."

Clémence Cessou nás pak vzala na palubu vystavené X60, na jachtu s číslem trupu „1“. Její prezentace se věnovala nejdůležitějším novinkám v interiéru: „Pro řadu X je typická kuchyň v centru dění. Počítá se s tím, že ve většině případů si řídí a obsluhuje loď majitelé sami. Interiér působí velmi přátelským dojmem. Díky asymetrickému

uspořádání hlavní paluby jsme získali o čtyřicet procent víc místa na zadní i horní palubě. Je zde stejný prostor jako na klasické sedmdesátce. Důležitým prvkem je i otevírací boční stěna v zadní části salonu. To dodává tomuto prostoru potřebnou vzdušnost a volnost pohybu, pokud je na palubě více hostů najednou. Každou X60 si může zákazník přizpůsobit svému stylu. Máme různé možnosti výběru dekorů a materiálů. Vždy ale s důrazem na snadnou údržbu a čištění. Děláme vše pro to, aby se na palubě zákazníci cítili jako doma. Snažíme se vyvolat kombinací barev a materiálů i použitým nábytkem příjemnou atmosféru a myslím, že se to celému týmu povedlo. Na čalounění sofa od Rody je použitý velmi zvláštní druh kůže, který se velmi dobře udržuje. Jsou zde materiály, které jsou příjemné na dotyk, něco jako satén nebo kašmír. Pozornost jsme věnovali každému malému detailu. Hůře přístupná místa v kuchyni jsme například využili pro elektricky vysunovací poličky, do kterých se vejde nejen kávovar, ale i mnoho dalších drobností."

Pojďme si tedy X60 prohlédnout od příde po zad, po jednotlivých palubách. Na přídi nenajdeme klasické opalovací lehátko, ale příjemný multifunkční prostor pro posezení i opalování s dostatkem soukromí. Bohaté čalounění lze různě nastavovat a co je hlavní, lze je i uklidit do schránek, které jsou pod ním. Vzhledem k asymetrické nástavbě se na příd nebo z příde prochází jen po levoboku. Průchod je ale pohodlný a bezpečný. Přímý vstup na příd má i kapitán, a to bočními dveřmi přímo od kormidla.

Díky velkému flybridgi je celá zadní část paluby chráněna nejen proti slunci, ale také proti dešti. Z principu je otevřena směrem dozadu



Samostatný variabilní odpočinkový prostor na přídi



Na zadní palubu je možné kromě ostrovního sezení umístit i jídelní stůl.



Během prezentace – zleva designér Camillo Garroni a Erik Stromberg, produktový manažer Prestige.

nímu sklonu předního skla se prostor nijak přehnaně nezahřívá. Navíc je možné jej vyvětrat bočními dveřmi. Na protější straně je potom bokem a zády ke směru plavby rohová sedačka, aby mohl mít kapitán během přeplaveb společnost. Od kormidla je díky vyvýšení celé sedačky i poloze poměrně vpředu dobrý výhled. To samé je ostatně prakticky zkopírováno na flybridgi, rozdíl je jen v tom, že pozice kormidelního stanoviště a sezení je zrcadlově otočena.

Hned za kapitánským křeslem, v podstatě uprostřed salonu je situována kuchyňská linka, která se skládá ze dvou částí po obou stranách. Na pravoboku kolmo ke směru plavby, na levoboku po straně salonu. Na té pravoboční části jsou zajímavým detailem svíslé zasunovací police s elektrickým pohonem. Na kuchyňskou linku pak navazuje sezení orientované směrem na zadní palubu



a na vodu. Na představené lodi dominovalo zadní části ostrovní sezení s malým kávovým stolem, lze jej ale doplnit o klasický jídelní stůl a židle. Působivé je průhledné zábradlí, které právě otevírá prostor směrem k vodní hladině.

Na koupací plošinu se dá sejít po obou stranách trupu. Na pravoboku je však pod schody ukrytý vstup do skipperské kajuty, která má vlastní toaletu a sprchu. Rozměry kajuty ale nejsou nijak ohromující a je vidět, že si tuto jachtu budou majitelé ve většině případů řídit sami. Koupací plošinu je možné spustit dolů a počítá se s tím, že na ní bude umístěn pomocný člun. Pokud je však plošina prázdná, působí opravdu velkým dojmem. Navíc je vybavena sedačkou, kterou je možné „otevřít“ při koupání nebo odpočinku při kotvení. Vzniká tak malý beach club a další prostor s dostatkem soukromí.

Obytná část je řešena podobně jako u Prestige 590. Majitelská kajuta uprostřed trupu má vlastní přístup po pravé straně salonu. Je vybavena vskutku velkoryse. Nechybí šatna, která je přístupná nejen z kajuty, ale i ze sprchy. V přední části jsou pak další dvě kajuty, které můžou být opatřeny jednou nebo dvěma koupelnami.

V hlavním obytném prostoru je zepředu po pravé straně umístěno stanoviště kapitána a navigátora, kterému vévodí dvojice šestnáctipalcových displejů. Díky negativ-



Na zádi těsně u vodní hladiny je další sezení, které se během jízdy sklopí nahoru. Po pravé straně je vidět vstup do skipperské kajuty.



Erwin Bamps, ředitel Prestige

s výhledem ven. Levá zadní prosklená část salonu se dá v celé výšce rovněž otevřít, vznikne tak volný roh a obytný prostor se zvětší na celou šířku lodě. Je to impozantní, a ještě lépe to vynikne na vodě.

A dostáváme se na horní palubu neboli flybridge. Ten má rozměry o třicet procent větší, než je na šedesátistopé lodi obvyklé. Vévodí mu pevná střecha s otevírací střední částí, která je u X60 ve standardní výbavě. Je to pochopitelné, protože střecha je součástí siluety lodě a prostě by to bez ní nebylo ono. Navíc je to velmi praktické. Kapitánské stanoviště vpředu jsem již zmíňoval. Na něj podobně jako dole navazuje kuchyňská linka, která je mimochodem shodná s tou, která je použita na X70. Na zadní část se pak vejde designový jídelní teakový stůl od Rody, na jehož povrch byly použity keramické dlaždice. Cokoliv se rozlije, nezanechá jedinou stopu. Přesně v duchu filozofie, o které mluvil Erwin Bamps. Na konec flybridge se vejde ještě malé ostrovní sezení nebo opalovací lehátka, podle výběru majitele.

Motorový prostor je přístupný shora ze zadní paluby a ukrývá dva motory Cummins, každý o výkonu 600 koní. Kromě toho je v podpalubí uložen generátor a také gyroskopický stabilizátor, který zmenšuje houpání lodě na vlnách. Podrobně se k technice a vlastnostem na vodě ještě určitě vrátíme po testovací

plavbě, která by mohla proběhnout v Evropě někdy v průběhu jara nebo léta 2022.

Prestige X60 je loď, která přitáhne zaslouženou pozornost, a myslím, že se od ní dají očekávat umístění na nejvyšších příčkách v různých odborných anketách. Že se bude líbit zákazníkům, o tom není pochyb, v tom mají u Prestige jasno.

Text Daniel Guryča

Foto Daniel Guryča a Prestige



Marketingová manažerka značky Prestige Clémence Cessou a designér Camillo Garroni



TECHNICKÉ ÚDAJE

Prestige X60

Celková délka	18,7 m
Délka trupu	16,44 m
Šířka	4,84 m
Ponor	1,35 m
Suchá hmotnost	22 783 kg
Celková hmotnost	28 924 kg
Maximální rychlost	25 uzlů
Cestovní rychlost	20 uzlů
Objem palivových nádrží	2 200 l
Objem nádrží na vodu	760 l
Motorizace	Cummins 2x QSC 8.3 - 600 HP - V-Drive
Za příplatek	Cummins 2x QSC 8.3 - 600 HP - ZEUS
Počet kajut	3 + 1
Počet lůžek	6 + 1
Architekti	Garroni Design/ Valentina Militerno de Romedis/ Prestige Engineering

www.milyo-yachts.com

Video



Inspirace má mnoho podob.

Čistě elektrická Kia EV6.



Movement that inspires

Nápady nepřichází, když stojíme na místě. Přichází k nám v pohybu. Proto jsme vytvořili EV6 - vůz, který vám poskytne dojezd 528 km a ultra rychlé nabíjení, díky kterému nabije vaše auto z 10 % na 80 % za pouhých 18 minut.*

*Aby bylo dosaženo maximální rychlosti nabíjení, musí EV6 používat 800voltovou elektrickou nabíječku do auta, která dodá minimálně 250 kW elektrické energie. Skutečná rychlost nabíjení a doba nabíjení může být ovlivněna teplotou baterie a vnějšími povětrnostními podmínkami. Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ Kia EV6: 165 - 172 Wh/km, 0 g/km. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

SAVER 830 CABIN EFB

Na Slapy i na Jadran

test
yacht



Saver 830 Cabin stejnojmenného italského výrobce je zatím největší z řady motorových člunů, který se dostal na náš trh a který jsme měli příležitost podrobit redakčnímu testu. Potenciální zákazníci ocení výborné jízdní vlastnosti, přiměřenou cenu či možnost převážet tuto loď s patřičným řidičským oprávněním za výkonným SUV bez zvláštních povolení. Test probíhal během zářijového babího léta na Slapské přehradě.





Laminátový oblouk nese dvoudílné bimini.



Teakovou podlahu v kokpitu je možné objednat za příplatek.

Na palubě

Saver 830 Cabin EFB je vybaven vestavěným čtyřtaktním benzinovým motorem MerCruiser V8 o objemu 5,7 litru a „Z“ náhonem. Za příplatek je možné objednat diesellový motor. Sklopný laminátový radarový oblouk, který je rovněž za příplatek, nese navigační světla a dvoudílné skládací střechy bimini. Design trupu je u Saveru uměřený a zároveň tak trochu předvídatelný, což ale rozhodně není na škodu. Zákazníci na lodi

najdou vše obvyklé na těch správných místech. Ve výbavě je koupací plošina na zádi s výsuvným teleskopickým žebříkem, opalovací lehátko na přídi i na zádi.

V kokpitu se nachází pohovka tvaru „L“ s malým demontovatelným stolem a zajímavě tvarované

lehátko umístěné vlevo proti pracovišti kapitána. To je osazeno přehledně uspořádanou palubní deskou s klasickým volantem, analogovými přístroji a navigací Garmin. Také veškeré spínače jsou pěkně po staru kolébkové s jasnými symboly. Kromě toho zde nechybí rádio, ovládání bowthrusteru a trimovacích klappek. Kapitánská

Názor majitele

Test se uskutečnil díky pochopení majitelů v září na Slapské přehradě. Při té příležitosti jsme se zeptali na jejich zkušenosti s používáním lodě během první sezony i na to, proč zvolili právě Saver 830 Cabin.

„Chtěli jsme loď na moře do Chorvatska, ale zároveň se rádi svezeme na našich vodách. Kritériem bylo, aby šla loď ještě tahat za autem, abychom se dostali s autem a přívěsem s lodí bez větších potíží na trajekt. Také jsme mysleli na to, abychom se vešli do lodního výtahu na Orlík. S lodí jsme už absolvovali rychlou plavbu odsud ze Slapu do Litoměřic a zpět. Měli jsme připravené kontakty na plavební komory a zvládli jsme to za jediný den. Ze Slapu nás vzal traktor dolů až v půl jedenácté a pak jsme na jednotlivé plavební komory volali, aby o nás věděli. Zdrželi jsme se potom už jen ve smíchovské komoře, kde jsme museli

čekat asi půl hodiny. Musíme říct, že na Labi byla obsluha plavebních komor mnohem přátelštější než na Vltavě. Naše plavby často spojujeme s karavaningem. Část posádky dojede na domluvené místo lodí a někdo obytnými auty.

Když jsme se rozhodovali, jakou loď koupit, měli jsme v hledáčku jednu americkou značku, ale nakonec vyhrál Saver právě díky rozměrům, které přesně splňovaly naše požadavky.

Během naší plavby do Litoměřic jsme měli dobrou příležitost ověřit spotřebu. Je to 147 říčních kilometrů a spotřebovali jsme 130 litrů. Vychází to tedy asi 1 litr benzínu na 1 kilometr. Jediným nedostatkem tak zůstává bimini. Odvod vody je místo ven z lodi svedený do kokpitu a celkově netěsní. Bohužel přišlo právě během naší plavby do Litoměřic. Dovozce ale slíbil tento nedostatek do další sezony odstranit.“

VYBER, OBJEDNEJ, PLACHTI



FIRST MINUTE 2022 PRÁVĚ TEĎ!

ZJISTIT VÍCE ►

www.yachtnet.cz



Pracoviště kapitána se sklopnou částí sedačky

sedačka má sklopnou přední část, aby se za kormidlem dalo nejen pohodlně sedět, ale i stát. Pod ní je ukryta malá venkovní kuchyně, která může být vybavena dřezem a grilem.

V kajutě

Více než osm metrů dlouhý člun skýtá při šířce přes dva a půl metru přirozeně i dost prostoru v podpalubí. Ostatně už slovo Cabin v názvu napovídá, že nějaká ta kajuta k dispozici bude. Vnitřní prostory jsou v podstatě klasicky rozdělené. V přídi je vestavěno dvoulůžko do „V“, druhé, poněkud užší dvoulůžko je pak umístěno pod kokpitem s trochu krkolomným přístupem po levé straně. V horní části kajuty jsou po obvodu přídě zavěšeny tři praktické skříňky po obou stranách. Myslím, že ve vět-

šině případů bude sloužit zadní dvoulůžko spíše jako úložný prostor, kterého na lodi této velikosti není nikdy dost. Mezi oběma kajutami je na levoboku palubní kuchyňka s dřezem, s plynovým jednoplotýnkovým vařičem a lednicí. Na pravoboku je samostatná koupelna s toaletou s elektrickým splachováním a sprchou. Při jednodenních výletech pojme člun klidně dvojnásobnou posádku, než je počet lůžek. Je totiž schválen pro osm osob. Na palubě je možné užít si kvalitní hudbu díky integrovanému stereosystému se čtyřmi reproduktory, který je rovněž ve standardní výbavě.

Technika

Pokud jde o pohonné jednotky, na výběr mají zákazníci hned tři možnosti. Testovaná loď



Saver 830 má velmi dobré jízdní vlastnosti i při sportovní plavbě.



Při tomto pohledu je dobře vidět zajímavý tvar dna v přední části.

byla vybavena benzinovým motorem MerCruiser V8 5,7 litru o výkonu 250 koní. Pro ty, kteří dávají přednost dieselům, jsou na výběr dvě možnosti s výkony 230 nebo 270 koní. S testovaným benzinovým agregátem dokáže člun pohodlně překračovat rychlost přes šedesát kilometrů v hodině, a to při docela rozumné spotřebě paliva. Do nádrže na sladkou vodu se vejde 70 litrů, palivová nádrž má objem 250 litrů. Do důležité a užitečné standardní výbavy se počítá i elektrický kotevní vrátek. Za příplatek je naopak kromě obvyklého příslušenství také břehová přípojka na 220 voltů, bowthruster, teak nebo koberec v kokpitu a na badeplatu, trimovací klapky či rozvod teplé vody s bojlerem.

Na vodě

Na otevřenou vodu vyplouváme z Modré loděnice, kde loď letos kotvila. Po zahřátí motoru provádíme první měření rychlosti a spotřeby. Na palubě byly během měření tři dospělí osoby a kompletní vybavení i osobní věci majitelů. Palivová nádrž byla asi na padesáti procentech stejně jako pitná voda. Naměřené hodnoty najdete v tabulce na konci článku a jasně z nich vyplývá, že optimální cestovní rychlost leží někde okolo 3 500 otáček za minutu. Loď jede při

těchto otáčkách ve skluzu, motor má klidný a tichý chod a ani hodnota spotřeby pod čtyřicet litrů na hodinu není u takto velké lodi nijak dramatická. Vyplatí se pracovat s trimem, zvláště při delších přejezdech. Testovaný Saver byl osazen benzinovým motorem MerCruiser a „Z“ náhonem Bravo III s dvojitou vrtulí, který je s lodí velmi dobře sladěn. Jde plynule za pákou plynu, je schopný razantně zrychlit i při jízdě ve skluzu cestovní rychlostí a citlivě a plynule reaguje na kormidlo. Ani při přejezdu vln, které jsme si museli na klidné vodě sami vyrobit, nevykazoval trup žádné nestabilní chování.



Do kajuty se vešla kromě samostatné koupelny i kuchyňská linka.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Saver 830 Cabin EFB

Délka	8,3 m
Šířka	2,55 m
Suchá hmotnost	2 000 kg
Počet osob	8
Počet lůžek	2 + 2
Max. výkon motoru	270 HP MerCruiser 5,7 l V8
Objem palivové nádrže	250 l
Objem nádrže na vodu	70 l
Oblast plavby CE	C
Vestavěný motor	benzinový 250 HP
Za příplatek	dieselový 230 nebo 270 HP
Cena od	od 2 067 769 Kč bez DPH

www.marine.cz

Saver 830 Cabin je pohodová loď pro běžné používání. Je to ještě velikost lodě, za kterou se dá tahat lyžař nebo různé hračky na vodu. Otočit nebo zastavit tento člun je totiž snadné. Díky možné přepravě na přívěsu lze udržet na uzdě i provozní náklady a není nutné platit celoroční kotvení v marině. Jediným nedostatkem tak zůstává systém bimini, který dobře funguje proti slunci, ale hůře proti dešti.

Text Daniel Guryča

Foto Daniel Guryča a Saver

Video



NAMĚŘENÉ HODNOTY

Rychlost (km/hod)	8,5	14	33	45	64	68
Otáčky (1/minutu)	1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	5 200 (maximum)
Spotřeba (l/hodinu)	6	15,5	30	39	80	104



PRODEJ & PRONÁJEM LODÍ

A LODĚ PLUJÍ DÁL
I V ROCE 2022

www.altumare.cz

PRINCESS X95 SUPERFLY

Vlajková loď nové třídy X přepisuje pravidla lodní architektury



U této jachty je na první pohled těžké říct, co je paluba a co podpalubí. Ostatně podívejte se sami. Princess X95 Superfly tak trochu přepisuje koncept toho, jak by podle dosavadních zvyklostí měla jachta vypadat.





Exteriér nabízí o čtyřicet procent více místa oproti jiným jachtám této velikosti.

Princess na to jde jinak

Tak tedy horní paluba má v tomto případě podobu flybridge s rozsáhlým posezením pod širým nebem. Společně s vnitřním prostorem horní paluby zabírají téměř plnou délku lodi, a tak vytvářejí takzvaný super flybridge, což je právě ten prvek, který třídu X definuje. Vždyť v porovnání s tradiční motorovou jachtou nabízí

toto uspořádání o deset procent více venkovního a o čtyřicet procent více vnitřního prostoru.

Společnost Princess Yachts modelem X95 výrazným způsobem přepsala pravidla lodního designu. Zatímco model Y85 stanovuje novou laťku klasického designu motorové jachty a R35 je výzvou všech dosavadních limitů toho, co si

lze představit pod pojmem výkon, X95 je redefinicí praktického potenciálu a možností využití luxusní jachty.

Zcela novou třídu z Princess X95 vytvořil námořní architekt Bernard Olesinski ve spolupráci s legendárním italským designérským studiem Pininfarina. Jachta má svým celkovým



Kulatý jídelní stůl v salonu



Přední paluba s vířivkou



Boční prosklené stěny salonu na hlavní palubě umocňují pocit překvapení z velikosti tohoto prostoru.

Čím je tedy Princess X95 tak unikátní?

Princess X95 je jedinečnou lodí v portfoliu Princess Yachts i navzdory tomu, že tato firma už plavidla v britském Plymouthu vyrábí více než 50 let. Její jedinečnost tkví právě v tom, že u ní byl kladen důraz na praktickou využitelnost, na to, aby mohla sloužit jako základna na moři pro majitele, kteří svoji jachtu nechávají jen jako stroj, jenž je snadno převezene z bodu A do bodu B.

Na palubu se vstupuje tradičně přes zadní platformu, odkud vede dvojité schodiště na zadní palubu a salon ohromujících rozměrů. A to je teprve začátek. Prodloužení hlavní paluby k přídi lodi vytvořilo opravdu neskutečnou spoustu prostoru, který má



pojetím vyjadřovat status jejího majitele a současně jeho smysl pro dobrodružství. Celá architektura pak byla koncipována jako soudobá a přitom vysoce funkční.

X95 nabízí o deset procent více venkovního a o čtyřicet procent více vnitřního prostoru.



Pracoviště kapitána odpovídá tomu, že v této kategorii půjde o profesionála.





Pohled shora dobře ukazuje uspořádání horní paluby a elegantní siluetu této jachty.

na délku téměř 18 metrů. Samozřejmě zde nechybí dostatek přirozeného denního světla. Vnitřek si můžou budoucí majitelé patřičně nakonfigurovat. Již ve standardní konfiguraci je vybavení společných prostor bohaté a poskytuje uživatelům plný luxus připomínající náležitě zařízený penthouse.

Tento pocit nemizí ani po návštěvě hlavní soukromé kajuty majitele, které dominuje 270° panoramatické okno z tvrzeného skla. Majitelé, kteří kladou důraz na zábavu, si mohou salonek nechat volitelně přetvořit na plnohodnotné kino.

Prodloužení hlavní paluby k přídi lodi vytvořilo opravdu neskutečnou spoustu prostoru, který má na délku téměř 18 metrů.

Jednou z možností je také implementace méně formálního uspořádání čítajícího jeden velký, otevřený prostor s obrovským „obývánkem“, kuchyní s centrálním ostrůvkem a snídaňovým barem a také propojenou jídelnou s 270° výhledem na levobok, pravobok a dopředu.

Po vnitřním schodišti se vstupuje na zmíněný super flybridge, který zahrnuje sky lounge, což je plně uzavřený a klimatizovaný prostor, jehož sou-

částí je i kormidelna. Ten může být zcela oddělený posuvnými dveřmi a je vybaven pohodlným koženým křeslem s flexibilními možnostmi přizpůsobení a volitelně i druhým křeslem pro navigátora. Kdybychom měli popisovat všechny další prvky společných míst, asi by nám na to nestačila kapacita tohoto čísla časopisu, ale určitý obrázek si určitě uděláte z přiložených fotografií. Za zmínku však ještě stojí oddělená část na přídi, která může být vyhrazena jen pro majitele, je přístupná po dalších schůdcích z můstku a může sloužit třeba pro soukromé snídani ve dnech, kdy loď kotví v přístavu.

Dole na zádi se pak nachází garáž na vodní skútr a také prostory pro posádku včetně kantýny. Po-

stupujeme-li dále kupředu, dočkáme se hlavní kajuty s dvoulůžkem, nočními stolky, sedačkou, konferenčním stolem a vlastní koupelnou. Další kajuty pro hosty na levoboku i pravoboku mohou být nakonfigurovány se dvěma samostatnými lůžky, případně opět jednou dvojpостelí, vždy s vlastními koupelnami. To platí i o hlavní kajutě pro hosty v přední části, která kromě dvojpостele a koupelny obsahuje i oddělený šatník.

Technologie a pohon

Princess X95 samozřejmě není výjimkou v portfoliu loděnice, pokud jde o skvělou manévrovatelnost. Výrobce zde dokonce deklaruje patnáctiprocentní nárůst efektivity v porovnání s tradičním designem trupu.



Přední kajuta pro hosty nabízí luxus a prostor obvyklý v této kategorii.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Princess X95 Superfly

Celková délka	28,96 m
Délka trupu	28,96 m
Šířka	6,71 m
Ponor	2,03 m
Suchá hmotnost	94 t
Celková hmotnost	104 t
Maximální rychlost	24–26 uzlů
Objem palivových nádrží	13 400 l
Objem nádrží na vodu	1 800 l
Motorizace	MAN V12 2x 1 900 HP
Počet kajut	3 + 1
Počet lůžek	6 + 1

www.rsyachts.cz

*Objem nádrží
13 400 litrů dává
tušit, že X95 je určena
pro delší plavby.*

Lod' pohánějí dva dvanáctiválcové vidlicové motory MAN, s nimiž Princess X95 dosahuje maximální rychlosti 24 až 26 uzlů. Objem nádrží 13 400 litrů dává tušit, že X95 je určena pro delší plavby. Pamatováno bylo i na palubní zábavu. I majitelé, kteří si při objednávce neporučí zmíněné kino, dostanou na palubě jedinečný audio systém Naim Uniti Atom s vodotěsnými reproduktory, součástí zmíněného sky lounge je pak 4K UHD televize s DVD Blu-ray systémem a opět audio systémem Naim. Je rovněž možné kontrolovat úroveň přirozeného osvětlení díky elektricky ovládaným žaluziím v salonu, které se nacházejí kolem dokola a poskytují optimální vizuální zážitek.

Text Pavel Kreuziger

Foto Princess Yachts

WWW



Vysoká silueta přídě je na první pohled hodně nezvyklá.

inzerce



JEANNEAU
OFFICIAL DEALER

Merry Fisher



● 895



● 795 s2



● 695 s2



● Sport 695 s2

Cap Camarat



● 6.5 WA s3

fas yachting
prodej lodí a příslušenství

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

www.fasyachting.cz

Lodě k dodání 2022

test
yacht

SMARTLINER 490 BASS BOAT

Praktická hračka nejen pro rybáře



Hliníková svařovaná loď kategorie „bass boat“ se na našich vodách nevidí tak často. Je pro ni charakteristická poměrně nízká stavba s rovnou palubou, silný motor, ploché dno s malým ponorem a větší šířka, než je obvyklé u jiných člunů této délky. To dává lodi velmi dobrou stabilitu při pomalých rychlostech nebo během kotvení, což je pro rybolov užitečná vlastnost. Model 490 švýcarské značky Smartliner na náš trh dováží firma Wavy Boats, která nás také pozvala na testování této lodě na Orlickou přehradu.





Testovaná loď byla osazena motorem Mercury F 80, což je povolené maximum.

První dojem je nejdůležitější nejen při setkání lidí. A při setkání s tímto člunem mne hned napadlo, že to bude velká zábava. A také byla. Loď je svařena ze speciální slitiny hliníku, její trup je velmi lehký a díky mnoha výztuhám i odolný. Při konstrukci je použita výhradně technologie svařování a nenajdeme zde ani obvyklou překližku. Všechny povrchy uvnitř lodi

včetně velké paluby jsou potaženy speciálním syntetickým kobercem odolným jak proti vodě, tak proti UV záření. Výhodou tohoto řešení je, že neklouže ani mokrá a je příjemný a měkký. Pro čištění se pak používá jen tlaková voda. Do prostor pod palubou jsou zabudovány praktické schránky. Ta zadní je vybavena cirkulací vody a je určena pro převážení živých nástrah, do té přední se

vejdou i dlouhé rybářské pruty bez nutnosti je rozkládat. Konzole řízení je umístěna na pravoboku a poskytuje jistý stupeň ochrany alespoň kapitánovi.

Testovaná loď byla opatřena závěsným čtyřtákním motorem Mercury o výkonu 80 koní, což je povolené maximum. A není se čemu divit. Přesto, že nebylo možné dát „plný plyn“



Pro bass boat typická rovná paluba je čalouněna kobercem nejen na přídi, ale také na zádi.



Pracoviště kapitána je chráněno nízkou konzolí řízení, na kterou se vejde echolot HDS 9 s mnoha dalšími funkcemi.

Během testu byl na palubě také Petr Kahlen, jeden z největších odborníků na echoloty značky Lowrance a na lodní elektroniku obecně, aby nám představil příslušenství, které bylo na testované lodi namontováno:

„Na přídi je elektromotor Lowrance Ghost, který je jeden z nejsilnějších ve své kategorii. Tah tohoto elektromotoru je 97 liber oproti klasickým 80 librám. Motor je bezuhlíkový, to znamená, že nepotřebuje údržbu a má menší spotřebu proudu. Ovládá se nohou nebo pomocí dálkového ovladače. Hlavním důvodem pro nožní ovládání jsou volné ruce na rybolov. Motor má v sobě zabudovanou GPS a kompas, díky čemuž dokáže udržet loď na místě i v proudu nebo větru. K elektromotoru jsou vestavěny samostatné baterie kvůli bezpečnosti a jistotě startu závěsného motoru. Na testované lodi jsou pro pohon elektromotoru použity dvě gelové baterie zapojené do série, což dává potřebných 24 voltů a 2x 105 ampérhodin. Pokud je pro někoho důležitá nízká hmotnost, bude řešením baterie s napětím 24 V, která je lehčí. Svoji roli v tom ale hraje také cena. Ideální jsou samozřejmě lithiové baterie, ty jsou bohužel o hodně dražší. Tento motor má ještě jednu obrovskou výhodu oproti běžným motorům, kde se otáčí tyč s elektromotorem, ke kterému vede stočený kabel. Zde se otáčí jen samotný elektromotor a nedochází tedy k deformaci kabelu.“

Testovaná loď je osazena nejvyšší třídou echolotů HDS Live, v tomto případě jde o devítipalcový model. Jeho výhodou je propojení nejen se sondami pro měření hloubky a základní navigační mapy, ale také jeho spojení s elektromotorem. Díky tomu lze využívat uložených trasových bodů a tras, po nichž se může loď sama nehlučně pohybovat nebo může zůstat na vybraném místě stát bez nutnosti spouštět kotvu. Což právě na Orlíku nebo i jinde v hluboké vodě není zrovna pohodlné. Poháněna a řízena je jen elektromotorem a rybáři na palubě se tak mohou věnovat výhradně rybolovu.

Na displej přístroje je možné posílat i data ze spalovacího motoru Mercury, je k tomu ale potřeba objednat některá čidla. Propojení funguje standardně přes NMEA2000.”



Měli jsme příležitost vyzkoušet v praxi i elektromotor Lowrance Ghost.



Každý prostor je využitý, v tomto případě jde o dlouhou schránku na pruty.



Elektromotor s nožním a dálkovým ovládáním a polosedáčku na přídi ocení především rybáři.

kvůli poloze řadicí páky, což bylo hned po testu odstraněno, loď poslouchala páku plynu a okamžitě přecházela do skluzu. Velkým zážitkem je i razantní projíždění zatáček, kdy hravě dosahuje náklonu 45° a možná ještě o trochu víc. Motor má překvapivě tichý chod nejen při optimálních cestovních otáčkách, tedy při hodnotě asi

3 500 za minutu, ale v celém rozsahu je jeho chod klidný a kultivovaný. Loď je určena pro delší přesuny pro maximálně čtyři osoby. V praxi je ale raději potřeba počítat pouze s plavbou ve třech, vzhledem k tomu, že jsou zde zabudovány jen tři regulární sedačky se sklopnými opěradly. Naměřené hodnoty najdete v tabulce.

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Otáčky/minutu	1 000	2 000	3 000	4 000	4 800
Rychlost km/hod	7	11	27 (skluz)	47	56



Smartliner 490 působí na vodě v této barevné kombinaci a výbavě hodně chlapáckým dojmem.

Tak jak jsme loď testovali, byla přímo předurčena pro rybaření nejen díky barevné kombinaci, ale i díky příslušenství, kterým byla vybavena. Výrobce ji ale dodává v různých barevných verzích včetně křiklavě červené. V takovém případě si dovedu představit zákazníky, kteří chtějí něco výji-

mečného, milují rychlost a občas chtějí tahat nějaké hračky na vodu nebo wakeboardisty. I když vlna, kterou tato loď dělá při rychlé jízdě, je vzhledem k plochému a širokému dnu jen minimální.

Text a foto Daniel Guryča

TECHNICKÉ ÚDAJE

Smartliner 490 Bass Boat

Délka	490 cm
Šířka	215 cm
Hmotnost	446 kg
Ponor	22 cm
Tloušťka dna	3 mm
Tloušťka boků	2 mm
Maximální výkon motoru	80 HP
Oblast plavby CE	D
Max. počet osob na palubě	4
Cena ve výbavě	
Standard bez motoru	374 434 Kč
Cena testované lodi s motorem Mercury F 80	893 426 Kč
www.wboats.cz	



Za stabilitu může ploché dno a šířka lodi.



Vzadu je vestavěná schránka na živou návnadu s cirkulací vody.

Adrenalin a výkon soutěžních strojů dostupný v sériovém modelu

SuperJet – Rychlý obratný model s výkonným motorem TR-1 o objemu 1 049 ccm, soutěžní technologií, ejektorovým čerpadlem Axial Flow 144 mm s nastavitelnými tryskami, stabilní lehký trup s rozšířenou přední částí, nastavitelným odpruženým třípolohovým sloupkem řízení a režimem L s omezeným výkonem pro začátečníky.



lodní motory



elektrické lodní motory



vodní skútry



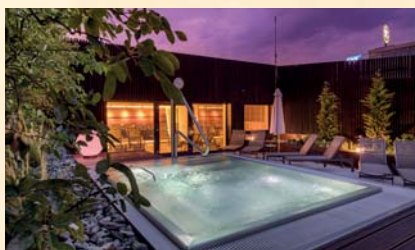
nafukovací čluny

Balance Club Brumlovka Darujte energii a zdraví

Balance Club Brumlovka je exkluzivní členský fitness a wellness klub, jehož hlavní filozofií je soustavně investovat do rozvoje zařízení a služeb a prezentovat nejnovější směry v přístupu ke zdraví a sportovně orientovanému životnímu stylu. Kromě prostorného fitness, osobních tréninků a skupinových lekcí mohou členové využít také nerezový 25 metrů dlouhý bazén, klubové wellness s terasou a spa. Velké oblibě se těší nejen speciální víkendové workshopy, saunové ceremoniály, vedené lekce otužování, ale i zážitky určené dětem jako například masáže a saunové ceremoniály.

www.balanceclub.cz

Informace o členství



Časopis Yacht Dárek, který potěší nejen o Vánocích

Předplatné zaručuje rychlé a pohodlné dodání desetkrát ročně až na určenou adresu. Přináší nejčerstvější informace a novinky ze světa jachtingu, redakční testy motorových člunů a plachetnic, reportáže a zajímavosti z jachtařských závodů i lodních výstav. Nechybí poutavé příběhy z plaveb včetně kompletních informací o pronájmech lodí i rady a tipy v oblasti servisu a údržby lodí. Roční předplatné tištěného časopisu stojí 890 Kč, v kombinaci s digitální verzí je to pak 1190 Kč. Objednávat můžete na www.yacht.cz.

Revoluce v zábavě = JETSURF

Toto synonymum platí v segmentu motorového surfingu už jedenáctou sezónu. Pro letošek český výrobce představil řadu novinek ve svém portfolio pro všechny typy jezdců. Nechybí navíc ani plně elektrický surf.

JetSurf je nyní vidět i na souši. Do modelové řady elektrických skateboardů přibývá model Yacht, který oslní provedením z karbonu s bílým lakováním. Vkusné doplňky z teakového dřeva jej pak proměňují v překrásný doplněk každé jachty a hvězdu každé mariny.

www.jetsurf.com





Stylová taška do každého Volva Ekologicky nejen na nákup

Textilní „eko-bio-vegan“ taška na nákupy pro všechny seversky naladěné jedince. Hodí se ke každému Volvu! Pakliže Volvo ještě nemáte, přihodte si jedno do tašky na www.D5T5.com, kde naleznete i spousty dalších zajímavých doplňků, software, náhradní díly i tipy na servis. Cena stylové tašky je 69 Kč včetně DPH. www.D5T5.com



Nejlepší vína České republiky Průvodce 2021–2022

Osmé vydání prestižní publikace „Nejlepší vína České republiky – Průvodce 2021–2022“. Vše, co je dobré vědět o českých a moravských vínech a vinařích, je zde podáno přehlednou a atraktivní formou. Navíc obsahuje konkrétní výběr nejlepších tuzemských vinařů a vín, která se právě dostávají na trh. Celkem 909 doporučených vín od 155 vinařů. Publikace má pevnou vazbu a potěší vzdělané milovníky vín i ty, kteří víno teprve začínají objevovat. Každý rok se stává napjatě očekávaným a velmi cenným zdrojem objektivních a nezávislých informací, nepostradatelným pomocníkem při výběru vína, která lze od tuzemských vinařů koupit, i rádcem na cesty do vinařských oblastí a za samotnými vinaři.

www.w-d.cz



BUM! 75xChampagne

Název první české knihy o šampaňském je docela výmluvný. Kromě historie Champagne, slovníčku pojmů a spousty zajímavostí o regionu se kniha zaměřuje na 75 malých i velkých šampaňských domů. U každého vinařství je představena jeho historie, příběh zakladatele, aktuální informace o vinařství a také subjektivní degustační postřehy autorek k jednotlivým cuvée. Rozhodně stojí za pozornost a může být nejen zdrojem informací, ale i hodnotným dárkem.

www.champagne.cz

Leatherman WAVE® PLUS Nářadí do kapsy



Leatherman WAVE PLUS je dlouhodobě nejprodávanejším multitoolem své kategorie. Vděčí za to především své univerzálnosti. V osmnácti nástrojích naleznete vše, co můžete potřebovat na lodi, ale i v domácnosti, na zahradě, či při delším výletu. Robustní kombinované kleště s vyměnitelnými břity jsou doplněny pilkou s dvouřadými zuby, kvalitními nůžkami na různé materiály nebo oboustranným pilníkem s diamantovou plochou. Samozřejmostí je řada šroubováků, včetně jemného hodinářského, stejně jako dvojice otvůráků na láhve i na konzervy. Všechny nástroje jsou vybaveny pojistkou a čepele obou nožů umístěné z vnější strany lze otevírat pohodlně jednou rukou. Co víc si můžete od multitoolu přát? S populárním Leathermanem WAVE PLUS jste vybaveni zkrátka na všechno. Navíc se na multitool vztahuje záruka 25 let. Cena je 3 990 Kč.

www.savetheday.cz/wave-plus/.



Nový lokátor ResQlink využívá systém Galileo



Nový osobní lokátor ResQlink View RLS od ACR Electronics je zajímavý tím, že ke svému fungování využívá evropský satelitní systém Galileo (GNSS). Zařízení dokáže zobrazit uživateli informační zprávu na displeji, potvrzující, že jeho nouzová zpráva včetně lokace byla přijata mezinárodním satelitním systémem Cospas-Sarsat. Novinka byla oficiálně představena na veletrhu Metstrade, který proběhl v polovině listopadu v Amsterdamu.

www.ACRARTEX.com



Nabíjecí čelovka HM51R V2.0 Pro každé použití

Odolná nabíjecí čelovka a baterka dva v jednom. Fenix HM51R Ruby V2.0 byla navržena speciálně pro český a slovenský trh a je vyladěna do posledního detailu. Výkon 700 lumenů, dosvit 120 metrů, výdrž 120 hodin, červené světlo a hmotnost pouhých 80 gramů je kombinace, kterou jen tak nenajdete. Tělo z leteckého hliníku odolá vodě i pádům a lze jej vysunout z držáku, takže vám poslouží i jako baterka. Navíc díky kovové sponě na opasek a magnetické koncovec ji využijete nejen na palubě lodi, ale i při práci na mole. Cena čelovky je 1 699 Kč. Více na www.kronium.cz.



Vacheron Constantin Detaily rozhodují



Hodinky Traditionnelle Complete Calender od společnosti Vacheron Constantin byly vyvinuty a vyrobeny v Ženevě. Jejich precizní zpracování se vrací k dobám mistrů, kteří hodinářské řemeslo povýšili na umění. Konkrétně tento model se chlubí břídlíkově šedým ciferníkem se sametovým povrchem, který je orámován pouzdrem z osmnáctikarátového bílého zlata.

Na ciferníku vyčtete nejen čas, ale i datum, den v týdnu, a dokonce i fáze měsíce. Doporučená maloobchodní cena je 41 200 eur, tedy více než milion korun. www.vacheron-constantin.com

Volvo 2.0 s VDD Nové funkce, nové možnosti

Krabička od D5T5.com, která přinese do každého Volva spousty nových funkcí a možností. Spuštění nezávislého topení, vzdálená diagnostika vozu, jízdní přehledy, kniha jízd a další! I dvacetileté auto tak může mít technologii poslední doby díky VDD od české firmy D5T5.com. Cena VDD je 5 506 Kč včetně DPH a dvouměsíčních datových přenosů. Data stojí 1 694 Kč včetně DPH na jeden rok. www.D5T5.com



Předplatné WINE & Degustation jako dárek

Darujte svým blízkým vlastního průvodce světem vína na celý rok. Časopis WINE & Degustation je měsíčník pro milovníky vína, kteří vnímají svět vína a gastronomie jako téma, jež patří k jejich životnímu stylu. Každý měsíc přináší domácí i zahraniční aktuality, cesty za vínem, rozhovory s tuzemskými i zahraničními osobnostmi, ucelené naučné seriály, trendy, klasickou i současnou gastronomii, nová vína na trhu a nezávislé testy tuzemských i zahraničních vín. Cena ročního předplatného je 890 Kč. www.w-d.cz



NAUTOR'S SWAN 120

Archetyp moderní superjachty





Nová „labuť“ od renomovaného výrobce jachet Nautor's Swan má potenciál stát se archetypem moderní superjachty. Spojuje v sobě komfort, bezpečnost a vysokou úroveň spolehlivosti. Takže se dá říct, že toto plavidlo pozvedává laťku ve svém segmentu zase o kousek výš.

ASAP2021ND



Charakteristická je čistá, rovná a elegantní linie paluby.

Námořní architekturu si nevzal na starost nikdo jiný než renomovaný mistr řemesla z argentinského Buenos Aires, Germán Frers. Jedná se o „stájového“ designéra Nautor's Swan, který lodě pro tuto společnost navrhuje už od počátku 80. let. Vzhled interiéru pochází z pera janovské architektky jménem Misa Poggi, a když to spojíme s kvalitním finským zpracováním, nemůžeme sáhnout vedle. Tedy v případě, že jsme dostatečně solventní.

Exteriér je typický Frers

Na designu lodí už nejspíš nikdo nic převratného nevymyslí, i když mnohé převážně futuristické projekty z poslední doby dokázaly překvapit. Není divu, že Swan 120 nese typické znaky jak Germána Frerse, tak značky Nautor's Swan.

Linie trupu se od velkolepě pojaté přídě táhnou jemně dozadu. Už na první pohled v sobě tato plachetnice spojuje luxus s výkonem přesně tak, jak to mají zákazníci rádi. Vrátime-li se k zádi, pak nás na první pohled zaujme hydraulicky sklápěná platforma pro plavce či potápěče, přičemž pod velkorysou opalovací pohovkou se nachází skladovací prostor, který pojme až 4,5 metru dlouhý člun a další hračky pro milovníky vody. Samotná loď má úctyhodnou délku 36,5 metru. Platformu lze využít nejen jako výchozí bod pro nastupování do člunu či koupání, ale třeba i pro romantickou večeři ve dvou.

Od platformy pokračujeme po oboustranném schodišti směrem dopředu, kde samozřejmě kromě zmíněné pohovky najdeme i kormidelní kola po obou stranách, kormidelník si může v obou případech sednout na letmo uchycenou lavici. Dále vepředu se opět nachází další posezení, pro majitele a jeho hosty. Oproti linii paluby zvednutá střecha kajutové části s bohatým bočním prosklením dává tušit, že velkorysý a prosvětlený bude i prostor uvnitř, ale o tom dále.

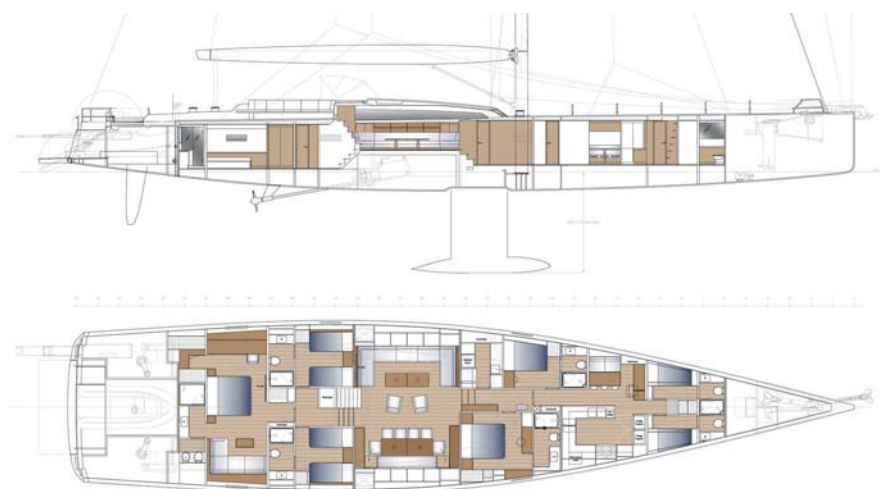
Nejvýraznějším prvkem exteriéru je pak přirozeně takeláž se stěžněm a plachtami. Celá paluba je pojata značně minimalisticky a pokrývá ji jednotné týkové obložení.

Interiér v duchu italské elegance

Spousta posezení se nachází i uvnitř. Do hlavního salonu se vstupuje tradičně odzadu a hned při vstupu je po obou stranách konfigurovatelné posezení s výhledem



Odpočinková varianta rozestavění nábytku v salonu



na obě strany až k obzoru. Na protější straně je palubní kuchyně. Co se týče interiéru jako celku, lze si vybrat ze dvou různých konfigurací, kdy se kajuta majitele nachází buď na zádi, nebo vepředu. V obou případech jsou k dispozici celkem tři výjimečné kajuty pro hosty, z nichž každá je přirozeně vybavena vlastní koupelnou. Designérka Misa Poggi při návrhu interiéru použila ty nejlepší italské látky i kůži, aby si jak majitel, tak jeho hosté mohli užít nefalšovaného luxusu a italské elegance.

Kromě zmíněného prostoru pro majitele a jeho hosty jsou zde ještě tři kajuty pro po-

sádku, ve kterých se dá spát po dvou lidech. A opět jsou vybaveny vlastní koupelnou. Dohromady je tedy počítáno až se šestičlennou posádkou.

Technická stránka věci

Majitelé z řad laiků jistě ocení, že standardní plachtoví výrobce nakonfiguroval už dopředu, takže tu není třeba nic vymýšlet. A těm zkušenějším se zase bude hodit informace, že existují tři různé konfigurace, které se hodí pro různé typy plachtění v různých regionech. Ať už se tedy chystáte do Středomoří, Karibiku nebo Pacifiku, bude konkrétní konfigurace vždy odpovídat vašim potřebám.



Vysoká takeláž a čtyři řady sálingů dávají Swanu 120 náležitou důstojnost.

inzerce



SUNBEAM 46.1



HANSE 460



MOODY DS54



STEELER 65 S

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

POŘADATEL ČESKÉ NÁMOŘNÍ RALLYE

25. Česká námořní rallye Mistrovství ČR One Design
9. - 16. 10. 2021

www.tpscentrum.cz

ZASTOUPENÍ ZNAČEK

SUNBEAM
YACHTS

Dehler

Hanse
BREAKING RULES · SETTING TRENDS

Moody

SEALINE

FJORD

SELENE
YACHTS



Elegance se neztrácí ani při pohledu shora.

Nautor's Swan však neřešil pouze plachty, ale také to, co je pod vodou. Jedním z nejzásadnějších prvků je volitelný teleskopický kýl, který umožňuje snížení ponoru z 5,5 na 3,5 metru, vždy když je potřeba. Ve spojení se standardními dvěma kormidelními listy dovoluje tato

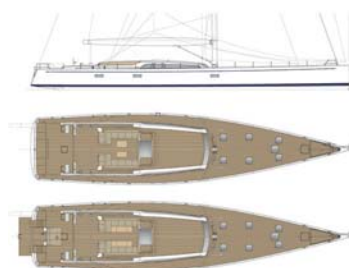
konfigurace bezproblémové plachtění i do mělčích lagun či kotvišť s menší pravděpodobností, že byste se někde zachytili o mořské dno. Pokud jde o kotvu, i zde výrobce myslel na praktické a bezpečné řešení. Kotva plachetnice Swan 120 se spouští a vytahuje pomocí speciál-

ního zatahovacího a skládacího ramene s léty osvědčenou konstrukcí. V uklizeném stavu není na elegantní přídi nic, co by rušilo čistý design, kotva se vysunuje v případě potřeby.

Swan 120 je zkrátka plachetnicí, která umožňuje zaoceánské plavby po celém světě bez kompromisů. Což dokazuje například i snadný přístup k velkým nádržím na vodu a palivo. To mimochodem využívá hlavní motor o výkonu 450 koní, který je umístěn ve strojovně pod vyvýšeným salo- nem, stejně jako dvojice generátorů a další elektrické a hydraulické systémy lodi.

Za zmínku stojí ještě speciální balíček, který je určen pro závodní účely a obsahuje hlavní plachtu s širší hlavovou částí a pohyblivé zadní vanty i dlouhý integrovaný čelen pro použití většího genakru.

Text Pavel Kreuziger
Foto Nautor's Swan



TECHNICKÉ ÚDAJE

Nautor's Swan 120

Celková délka	36,55 m
Délka na vodoryse	32,84 m
Maximální šířka	8,12 m
Ponor	
standardní kýl	4,7 m
teleskopický kýl	5,5/3,5 m
Suchá hmotnost	99 000 kg
Celková hmotnost	112 000 kg
Hmotnost kýlu	30,600 kg
Plocha hlavní plachty	
standardní	360,5 m ²
Top Square	391 m ²
Servisní baterie	24 V 1980 Ah
Rádiová baterie	24 V 180 Ah
Startovací baterie	24 V 75 Ah
Diesellový generátor	2x 230/ 400 V 32 kW
Břehová přípojka	230/400 V 50 A
Motor	Scania DI13 081M 331 kW/450 HP
Cena (neoficiální)	16 000 000 USD

www.nautorswan.com



Uspořádání salonu s jídelním stolem

Dehler 

CHAMPIONS CHOICE 2021

LISTOPAD A PROSINEC

UŠETŘÍTE AŽ

18,367 €

50 % ZDARMA

— 29 — 34 — 38SQ — 42 — 46 —

EXTRA VÝKON A KOMFORT PRO VÁŠ NOVÝ
DEHLER

Váš prodejce Dehler vám rád vysvětlí
všechny podrobnosti. Seznamte se s
našimi balíčky vybavení nyní přímo na
dehler.com



J/BOATS J/9

Daycruiser s elektromotorem





Novinka jménem J/9, kterou nedávno představila u loděnice z USA J/Boats a která je určena pro každodenní plachtění, dostala jako volitelnou možnost elektrický pohon. Jedná se o řešení od společnosti Torqeedo, jež se instaluje na tuto 28 stop dlouhou plachetnici přímo v továrně.



J/9 je koncipována tak, aby ji mohl ovládat jediný člověk.

Podle prezidenta společnosti J/Boats Jeffa Johnstonea poptávka po elektrických pohonech narůstá. První zkušenosti získali na plachetnici J/70. Tentokrát to je však poprvé, kdy výrobce elektromotory nabízí jako volitelné, nicméně už standardně zabudované a zároveň jako jediný pohon lodi, tedy samozřejmě pokud nepočítáme vítr v plachtách.

Součástí „balíčku“ elektrického pohonu pro J/Boats J/9 je motor Torqeedo Cruise 4.0 v kombinaci s dvoulistou sklopnou vrtulí. To vše pohání lithium-iontová baterie Power 48-5000, kterou lze s využitím dodávané 650W nabíječky dobít ze zásuvky v marině. Škoda jen, že systém neobsahuje hydroelektrické či solární řešení nabíjení, ale to se přece jen stává standardem spíše u větších

jachet. A kutilové z řad majitelů si s nějakým udržitelnějším způsobem získávání energie jistě poradí.

K řešení elektrického pohonu Torqeedo patří i jeho ovládání a snadno čitelný displej v kajutě, na kterém zjistíte údaje o aktuálním stavu baterie i o předpokládaném dojezdu při dané rychlosti. Stejná data však můžete snadno zís-



Zabudovaný elektromotor se sklopnou vrtulí



Druh pomocného pohonu prozrazuje jen malý ovladač v kokpitu.



Pokud je systém elektropohonu zabudovaný přímo z výroby, je to znát na čistotě provedení.



B O A T S®

**PRODEJ A SERVIS LODÍ
LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ**


Dlouhý kokpit je zakončen zajímavou plošinou na zádi.

kat i na dálku, a to díky praktické aplikaci pro smartphony, kterou k systému připojíte bezdrátově.

Mary Jo Reinhartová, která v Torqueedu působí jako ředitelka maloobchodního prodeje, tvrdí, že u daycruiseru, jakým J/9 jistě je, dává použití elektrického pohonu smysl. Zajímavé přitom je, že oproti integrovanému dieselovému motoru pro J/9 je řešení Torqueeda dokonce ještě mírně levnější a zároveň přibližně o 30 procent lehčí. Jeho instalace a údržba je navíc podle Reinhartové jednodušší.

Nadšený je i Johnstone, podle kterého výrobce samozřejmě elektrický pohon aktivně testoval, přičemž celý test trval necelé dva

měsíce, a to bez jediné poruchy. Tvrdí, že elektromotor je spolehlivý, tichý a jednoduchý na údržbu. Dojezd je oficiálně stanoven na 20 mil při rychlosti pěti uzlů, respektive 12 mil při šesti uzlech, nicméně i v mírném větru lze při správném nastavení plachet k tomuto dojezdu pár dalších mil přidat.

J/9 má podle svého výrobce pravděpodobně tu nejkomfortnější kajutu ve své kategorii. Zároveň je loď bez ohledu na motorizaci a konfiguraci velmi jednoduchá na ovládání. Jednočlenná posádka ji zprovozní už za pár minut, ale přivést si samozřejmě můžete i kamarády nebo rodinu, protože prostoru je tu dost. Koupací platforma na zádi také umožňuje bezproblémový výstup z vody při poho-



J/9 je typický daycruiser s dobrým výkonem na plachty a s možností převozu za silnějším SUV.


www.wboats.cz


PARKER



COASTER



VALORY

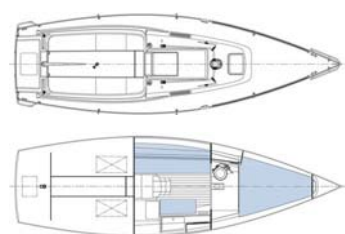
BEYOND ORDINARY



J/24 je nejpobulárnější malou kýlovou plachetnicí pro pobřežní a jezerní plavbu.

V současné době na světě pluje přes 15 000 lodí značky J/Boats v délkách od 22 do 65 stop, na kterých výrobce postupně zkoušel různé inovace. Modely J/Boats se za existenci firmy dočkaly i mnohých ocenění včetně více než dvaceti titulů za loď roku od magazínů Sailing World/Cruising World. V současnosti J/Boats sídlí v Newportu v americkém státě Rhode Island.

Text Pavel Kreuziger
Foto J/Boats



TECHNICKÉ ÚDAJE

J/Boats J/9

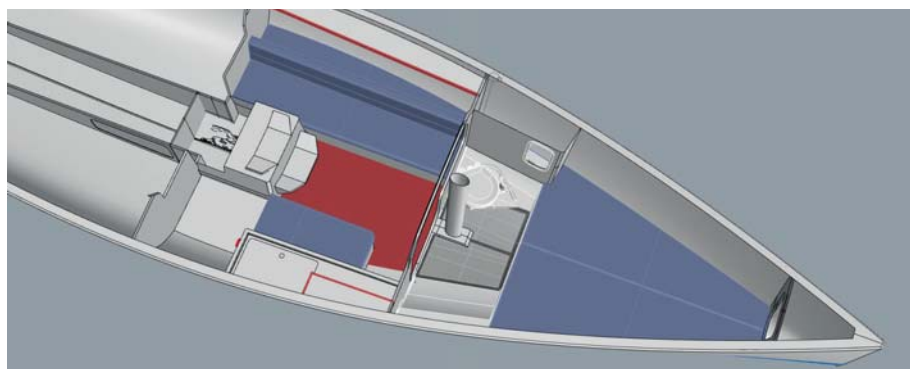
Celková délka	8,54 m
Délka na vodoryse	7,75 m
Šířka	2,63 m
Ponor standardní kýl	1,5 m
Ponor mělký kýl	1,19 m
Hmotnost	1 927 kg
Plocha plachet	41,71 m ²

www.jboats.com

Hlavní plachta je vybavena dvěma refy, aby bylo možné plachtit i v silném větru.

dových plavbách, ať už kolem mořského pobřeží či na přehradě.

Příběh J/Boats se začal psát v roce 1977, kdy Rod Johnstone ve své garáži postavil v podstatě na koleně 24 stop dlouhou plachetnici. Společně se svým bratrem Bobem rozjel podnikání s počáteční investicí pouhých 20 000 dolarů. Nyní je Rodův model zvaný J/24 s více než 5 500 prodanými kusy nejpobulárnější malou kýlovou plachetnicí pro pobřežní a jezerní plavbu na světě.



V interiéru nechybí ani splachovací toaleta.

EARLY BIRD

PREMIUM OFFER Hanse 315 348 388 418 458 508 548 588

100% JULY & AUGUST ONLY
Save up to
PRICE ADVANTAGE 50.517 €

75% SEPTEMBER & OCTOBER ONLY
Save up to
PRICE ADVANTAGE 37.888 €

50% NOVEMBER & DECEMBER ONLY
Save up to
PRICE ADVANTAGE 25.258 €

Build your dream Hanse with the following equipment for free and benefit from savings of up to € 50.517*.

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



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

www.hanseyachts.com

GARMIN PAY

Bezkontaktní platby hodinkami



Kromě klasických platebních karet se stále větší oblibě těší platby alternativními metodami, jako jsou mobilní telefony nebo chytré hodinky. Americký Garmin, který se zaměřuje na vývoj a výrobu námořní a nositelné elektroniky, využívá systém bezkontaktních plateb Garmin Pay. Pro příznivce jachtingu může být toto spojení velmi zajímavé. Kombinace námořních funkcí, vysoké odolnosti a výdrže, s možností mít platební nástroj neustále při ruce, se hodí nejen v přístavech a pobřežních kavárnách.

Platby Garmin Pay podporují novější modely chytrých GPS hodinek, které Garmin představil během několika posledních let. Pro jachtaře jsou zajímavé zejména modely MARQ Captain, Quatix 6 nebo sportovně všestranný Fénix 6X. Mezi dalšími modely s podporou Garmin Pay ale můžeme najít i elegantní dámské chytré hodinky, jakými jsou Venu 2S nebo ultralehké sportovní modely, jako je Forerunner 745.

Bezpečnější než platební karty

Zjednodušeně si platby v hodinkách můžete představit tak, že hodinky pracují s otiskem klasické platební karty. Ve skutečnosti je to složitější, hodinky využívají nové platební technologie, tzv. tokeny. Oproti klasickým kartám si tokeny s platebním terminálem nevyměňují kompletní informace o platební kartě a platba je tak bezpečnější. Podobně jako platební karta, i platba v hodinkách je zabezpečena PIN kódem.

Pro využití plateb v hodinkách potřebujete kromě hodinek také běžnou platební kartu od banky, která platby podporuje.

V současné době podporuje platby Garmin Pay většina českých bank, včetně Monety, Komerční banky, České spořitelny, mBank, Creditas, Air Bank, Fio, Raiffeisen Bank, ale také někteří alternativní vydavatelé karet, jako je například Revolut.

Hodinky jsou nejbližší k platebnímu terminálu

Samotná platba probíhá podobně jako platba kartou, jen s tím rozdílem, že PIN kód stačí u hodinek zadat 1x za den za předpokladu, že hodinky nesundáte ze zápěstí. To, že jste je ze zápěstí nesundali, kontrolují hodinky podle srdečního tepu, který při nošení na ruce neustále monitorují.

Hodinky na zápěstí jsou při platbě vždy po ruce a odpadá tak hledání peněženky nebo mobilního telefonu a jeho následné uklizení.

Vysoká odolnost a dlouhá výdrž baterií, včetně možnosti solárního nabíjení hodinek, jsou pro námořní prostředí jako dělané. Když k tomu přidáte přítomnost funkcí, jako je alarm na utržení kotvy, muž přes palubu nebo možnost propojení hodinek s autopilotem, myslím, že klasickým hodinkám přibude na moři jedna vráska na čele navíc.

Modely hodinek, které můžete pro platby využít:

MARQ Captain

Luxusní jachtařské, chytré GPS hodinky v celokovovém titanovém pouzdře, safírové sklo, nylonový tkaný řemínek. Všeestranné sportovní a jachtařské funkce, výdrž až 12 dní v režimu chytrých hodinek na jedno nabití.



Cena 47 490 Kč

Quatix 6X

Chytré jachtařské GPS hodinky s hybridním solárním dobíjením. Možností měření i dalších sportů, jako jsou běh, jízda na kole, lyžování, plavání, golf a jiné. Titanová luneta a řemínek. Výdrž až 24 dní v režimu chytrých hodinek na jedno nabití.



Cena 27 290 Kč

Fénix 6X

Kultovní chytré GPS hodinky s všestranným sportovním využitím. Možnost jednoduchého rozšíření o námořní funkce. Výdrž akumulátoru až 21 dní v režimu chytrých hodinek na jedno nabití.



Cena 15 990 Kč



Záběr zezadu ukazuje vysokou, směrem vzhůru se zužující zád. Ploché zrcadlo, na němž je zavěšeno masivní kormidlo, je též konstrukční prvek, který spíše přísluší galeoně než fluitě.

MUZEÁLNÍ LODĚ A REPLIKY

MAYFLOWER II

Dějiny přímořských národů jsou protkány příběhy plavidel, která změnila osudy jejich zemí, stala se milníky technického rozvoje, objevovala a osidlovala nové země, razila nové obchodní cesty nebo sloužila novým průmyslovým odvětvím a dávala tvářnost pobřežním regionům. Tato plavidla se stala národními relikviemi, představují hmotnou část dějin a kultury nejen mateřských zemí, ale celého západního světa. Proto se uchovávají jako muzeální lodě a staví se jejich repliky, jak je tomu v případě fluity MAYFLOWER II, jíž zahájíme naši pouť za plavidly, jež psala historii euroatlantické civilizace.

Puritáni hledají novou vlast

Po založení státní anglikánské církve králem Jindřichem VIII. vznikla v Anglii na přelomu 16. a 17. století sekta puritánů, která vinila anglikány ze zachování příliš mnoha prvků katolictví. Anglický král Jakub I. Stuart (nastoupil na trůn roku 1603) se snažil puritány vymýtit, takže někteří odešli do exilu v holandském Leidenu a zbylí začali svou víru vyznávat tajně. Leidenské kongregaci o asi 400 členech se nevedlo příliš dobře a poté, co Jakub I. uzavřel s Holanďany alianci proti Španělům, se jejich postavení ještě zhoršilo. Proto se leidenští puritáni rozhodli emigrovat do Nového světa, aby se dostali z dosahu Jakuba I. a jeho biskupů. Za tím účelem si pronajali dvě lodě, menší SPEEDWELL, jež je měla přepravit z Leidenu do Anglie, a větší MAYFLOWER, na které měli přelout Atlantik a pře-



Zvýšená paluba přední nástavby ukazuje několik detailů takeláže, včetně ovíjecích trnů, které plnily roli vazáků, a mohutného oka hlavního stěhu, jenž byl nejsilnějším lanem pevného lanoví.

vézt do Nového světa i nutné zásoby do začátku. Když se však leidenští puritáni dověděli, že ve virginské kolonii Jamestown, založené roku 1607, z 500 nově příchozích osadníků zemřelo 440 hladem, mnozí se zalekli, další pak neměli peníze, aby mohli složit svůj podíl na nákup zásob a za pronájem lodě. Mezi těmi, kdo odstoupili, byl též iniciátor celé akce John Robinson. Bylo rozhodnuto doplnit počet poutníků anglickými puritány, vůdcem výpravy se pak stal Edward Winslow, jemuž sekundoval William Bradford. Oba měli později zastávat guvernérský úřad Plymouthské kolonie.

Nešťastný začátek

Plavba lodi MAYFLOWER s první skupinou puritánů do Nové Anglie dnes patří k nejikoničtějším příběhům historie Spojených států a o této skupině se hovoří jako o Otcích poutnicích, neboť se pokládají za zakladatele amerického národa. Sestávali z mladších a silnějších členů kongregace, další příslušníci měli následovat (v průběhu 17. století emigrovalo do Nové Anglie asi 40 000 puritánů). Leidenští přepluli na menší SPEEDWELL za tři dny z Leidenu do Southamptonu, kde 5. srpna 1620 poprvé na vlastní oči spatřili MAYFLOWER.

Tato třístěžňová loď se řadí k holandským nákladním fluitám, což byl koncem 16. století nejrozšířenější lodní typ pro dopravu zboží



Replika MAYFLOWER II má domovský přístav v Plymouthu, Massachusetts, kde v listopadu 1620 puritánští Otcové poutníci založili první kolonii v budoucí Nové Anglii.



Na počátku 17. století byla lodní vratidla velmi skromná a otáčelo se jimi jen dvěma, navzájem kořmými tyčemi.



I přes zoufalý nedostatek místa byla nejsušší místnost pod zadní palubou vyhrazena pro konání bohoslužeb.

v Severním a Baltském moři. MAYFLOWER (česky HLOH) byla stará, opotřebovaná loď, používaná pro pobřežní obchod a pro oceánskou plavbu se nehodila. Měla nosnost asi 180 tun, délka v hlavní palubě činila 24–27 m, celková pak 30–33 m a šířka 7,5 m. Ubytovací kapacita není známa, avšak během přeplavby se na jejích celkem čtyřech palubách tísnilo 135 osob.

Kapitán Jones byl od roku 1620 jedním z vlastníků, spolu s Christopherem Nicholsem, Robertem Childem a Thomasem Shortem. Byli to pak Jones a Child, od nichž si prostřednictvím londýnského obchodníka Thomase Westona leidenští pronajali MAYFLOWER.

Loď připlula z Londýna a na palubě už měla 65 anglických puritánů, rozhodnutých hledat si štěstí v Novém světě. Původní plán zněl, že se SPEEDWELL a MAYFLOWER 22. července 1620 setkají v Southamptonu a odtud zamíří přes oceán na západ. S malým zpožděním, které způsobila prasklá planka obšívky na SPEEDWELL, obě lodě





Ačkoli britská Wikipedie řadí MAYFLOWER mezi holandské obchodní flauty, její konstrukce nese výrazné rysy anglické galeony, včetně zobcovité přídě.

5. srpna 1620 vypluly, avšak na SPEEDWELL praskla další plaňka a pronikání vody přimělo výpravu k návratu do Dartmouthu. Po opravě obě lodě znovu vypluly, avšak asi 200 mil od mysu Land's End se ve dně SPEEDWELL otevřela prasklina potřeť. Nezbylo, než aby se osidlovací výprava opět vrátila do Anglie, přestože už bylo září.

Plavba Otců poutníků

Skupina puritánských poutníků stála před osudovým rozhodnutím. Bylo jasné, že SPEEDWELL

není schopná plavby, takže nezbývalo než 20 poutníků, kteří se rozhodli odplout do Ameriky stůj co stůj, přesunout na již tak přeplněnou MAYFLOWER. Ještě horší byla ztráta času, nastávalo období podzimních víchřic a bylo jasné, že osadníci, i když se dostanou do Nového světa, nestihnou zasít, ani si vytvořit z místních zdrojů zásoby, ani si postavit příbytky na zimu.

Po celou dobu čekání na opravy SPEEDWELL žili poutníci na lodi a spotřebovávali nenahraditelné zásoby. Když tedy osamělá MAYFLOWER

konečně 16. září 1620 vyplula z Plymouthu, měla pro 102 pasažérů a více než 30 důstojníků a mužů posádky zásoby pouze na jeden až dva měsíce. Prostor, na kterém se lodní osazenstvo tísnilo, včetně manželských párů a malých dětí, nebyl větší než 24 x 6 metrů. Předpokládá se, že MAYFLOWER vezla kromě potravin i nářadí a nástroje, zbraně, včetně několika děl, a též dva lodní čluny o délce 21 stop.

První polovina plavby proběhla za slabých větrů a pod jasnou oblohou. Uprostřed Atlantiku se však MAYFLOWER dostala do pásu nepřestávajících severozápadních bouří. Zemřel lodní lékař Samuel Fuller, ale též přišlo na svět dítě, pokřtěné Oceanus Hopkins. Při další bouři nezbylo, než aby MAYFLOWER driftovala s holými stěžni. Přitom vlny spláchly přes palubu Johna Howlanda, ale podařilo se mu chytit se vrženého lana a byl vytáhnut zpět na palubu.

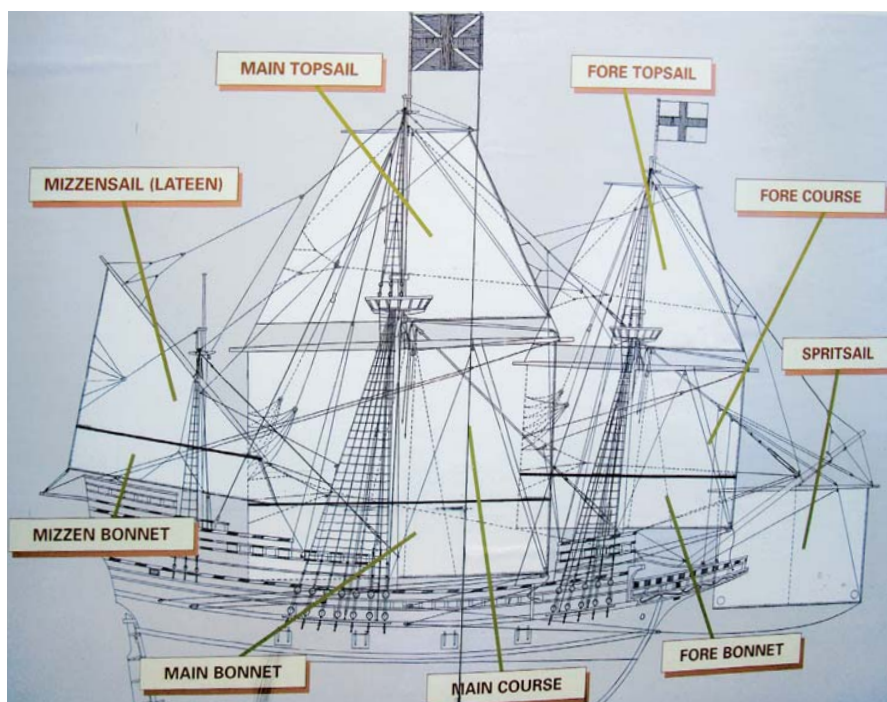
Bouře rovněž poškodila hlavní palubník a posádka pokládala loď za ztracenou. Naštěstí jeden z osadníků si vzal s sebou šroubový hever pro snazší stavbu domů, a tím se podařilo zlomený trám podepřít. Vše bylo promočeno a lidem, zmítaným v polotmě uvnitř lodního trupu, skončilo dvouměsíční utrpení až 19. listopadu 1620, kdy MAYFLOWER zakotvila za písčnou kosou mysu, jenž dnes nese název Cape Cod a leží na pobřeží dnešního státu Massachusetts. Několik dalších dní však utrpení pokračovalo, když se vůdci výpravy pokoušeli doplnout na původní místo určení ve Virginii, kde získali od Obchodní společnosti povolení k usazení. Protivětry je však přiměly se vrátit do zátoky Cap Code Bay na kotviště před dnešním městem Provincetown.



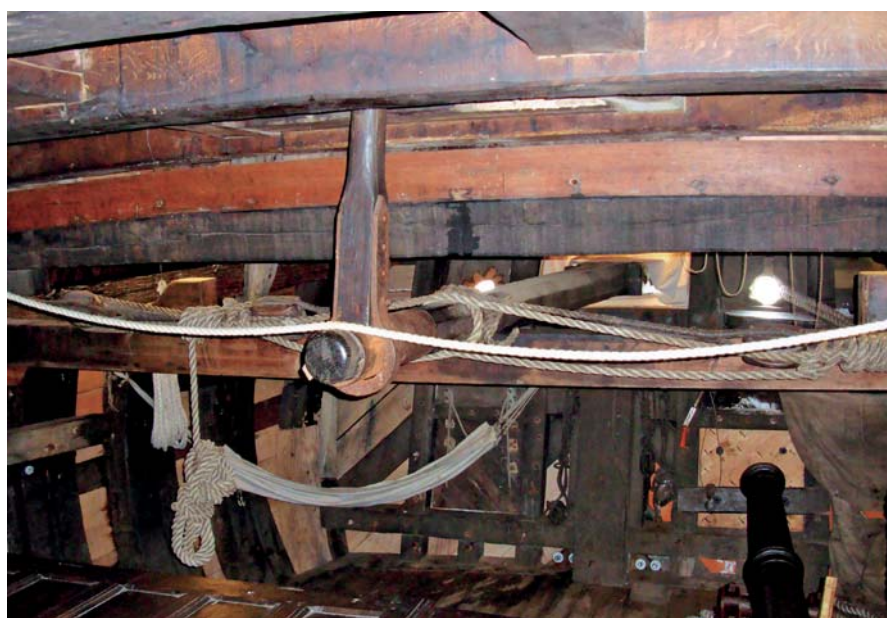
Ze zádové velitelské paluby měl kapitán dokonalý přehled po celé lodi.



Kromě elektrického osvětlení kvůli bezpečnosti návštěvníků je ústupkem proti originálu i balast tvořený litinovými kostkami. Původní MAYFLOWER měla jako zátěž kamení.



Plachetní plán MAYFLOWER. Měla šest plachet a místo refování prostřednictvím refovacích pruhů a tkanic používala starší systém s bonnety, spodními díly plachet, které se daly za silného větru odšněrovat a takto zmenšit plachtovou plochu.



Kormidelní zařízení repliky přesně odpovídá počátku 17. století. Na konci kormidelní páky je na čepu osazena tyč, vedoucí o palubu výše, kde stál kormidelník a řídil loď kývavými pohyby této tyče. Kolem páky je omotáno odlehčovací lano, jímž posádka za špatného počasí pomáhala kormidelníkovi loď řídit.

Jelikož bylo zřejmé, že na písčité kose by přicházející zimu nepřežili, vyslali jeden z lodních člunů pod velením kapitána Christophera Jonese na průzkum. V otevřeném člunu se tísnilo 34 osob, které přespávaly na břehu a každou noc trpěly nečekanou zimou, mnohem krutější než v jejich původní domovině. Nicméně za pásy písčných mělčin našli na západním pobřeží zátoky chráněný kus pobřeží, kde se vylodili,

a po návratu na MAYFLOWER jej doporučili k založení kolonie. Nazvali ji Plymouthská a o tom, jak bude řízena, sepsali listinu Mayflower Compact.

Dnes se zde rozkládá městečko Plymouth a podle legendy se pak první poutníci dostali na břeh tak, že vyskočili z člunu na velký balvan Plymouth Rock, který patří mezi památná místa Spojených států.

Inzerce

VTEC TECHNOLOGY
HONDA iST

NOVÉ LODNÍ MOTORY

**HONDA PŘEDSTAVILA INOVANOU ŘADU
LODNÍCH MOTORŮ BF115, BF135 a BF150**

Rozšířenou o varianty s elektronickým ovládáním Honda iST.

Na přání lze objednat i v bílé barvě.

Bližší informace najdete na stránkách www.hondamarine.cz

HONDA
MARINE
ENGINEERING FOR *Life*



Pohled do přední nástavby ukazuje uložení čelenu, vodorovný kotevní vrátek a mohutné pachole, na něž se vázalo kotevní lano.



Z cihel vyzdělá kuchyňská kamna se vsazeným kotlem. Zde se muselo každý den připravit nejméně jedno jídlo pro 135 lidí.

První zimu přežilo jen 53 osadníků a pouze polovina posádky. Teprve na jaře 1621 si Otcové poutníci postavili na břehu první chatrče a zřejmě by bez pomoci místních indiánů nepřežili, ale to už je jiná legenda.

MAYFLOWER II

V srpnu 1954 přišel britský veterán druhé světové války Warwick Charlton s nápadem oslavit

válečnou spolupráci mezi Velkou Británií a Spojenými státy postavením repliky MAYFLOWER. Nápadu se chopilo americké muzeum Plimoth Plantation, obstaralo sponzory a zaručilo se, že se bude o repliku starat, až dopluje do USA.

Stavbou byla pověřena britská loděnice Upham v devonském Brixhamu a na stavbu dohlížel

William A. Baker z muzea Plimoth Plantation, podle jehož plánů se také stavělo. Pečlivě se dbalo, aby jak stavební materiál (anglický dub), tak stavební metody odpovídaly počátku 17. století, včetně konopného lanoví, ručně kovaných hřebíků a „stockholmského“ dehtu na utěsnění trupu. Kýl byl položen 27. července 1955 a trup spuštěn na vodu 22. září 1956. Loď vystrojili v Plymouthu a odtud MAYFLOWER II vyrazila 20. dubna 1957 na přeplavbu Atlantiku pod velením komandéra Alana Villierse. Usoudil, že čelen je málo vyztužen a že v protivětrech na severním Atlantiku by mohla loď ztratit stěžně. Proto volil jižní trasu v pasátech a poté podél východoamerického pobřeží na sever. Dne 12. června 1957 MAYFLOWER II zakotvila v zátoce Cape Cod Bay před Provincetownem. Pak přeplula do Plymouthu, kde je vyvázána u zvláštního mola jako národní památka. Loď je stále plně plavbyschopná, v roce 2002 uskutečnila krátkou plavbu do přístavu Providence ve státě Rhode Island a v prosinci 2012 byla v massachusettském přístavu Fairhaven umístěna do suchého doku, aby byla opravena a vyhověla požadavkům inspektorů Pobřežní stráže na plnou plavbyschopnost. V letech 2016 až 2019 prošla kompletní rekonstrukcí, aby mohla být hlavní atrakcí oslav 400. výročí vylovení Otců poutníků v Americe.

Text a foto František Novotný



Video



Vyplujte na lodích z české základny v Sukošanu.
23 českých jachet čeká pouze na vás



Foto: David Vana - Česká Miss

Naše flotila:			
Oceanis 30.1	(2020)	4+2	
Oceanis 31	(2014)	4+2	
Oceanis 35	(2016)	6+2	
Oceanis 38	(2015)	6+2	
Oceanis 38.1	(2019)	6+2	
Oceanis 40.1	(2022)	8+2	
Oceanis 41	(2012)	6+2	
Oceanis 41.1	(2018)	6+2	
Oceanis 423	(2006)	6+2	
Oceanis 43	(2008)	8+2	
Oceanis 43	(2009)	8+2	
Oceanis 43	(2010)	8+2	
Oceanis 45	(2014)	8+2	
Oceanis 46	(2009)	6+2	
Oceanis 46.1	(2019)	8+2	
Oceanis 46.1	(2019)	10+2	
Oceanis 48	(2017)	10+2	
Lagoon 410	(2005)	8+2+2	
Astréa 42	(2020)	8+2+2	
Astréa 42	(2022)	8+2+2	
Elba 45	(2022)	8+2+2	
Bali 4.6	(2021)	10+1	
Bali 4.8	(2021)	12+1	

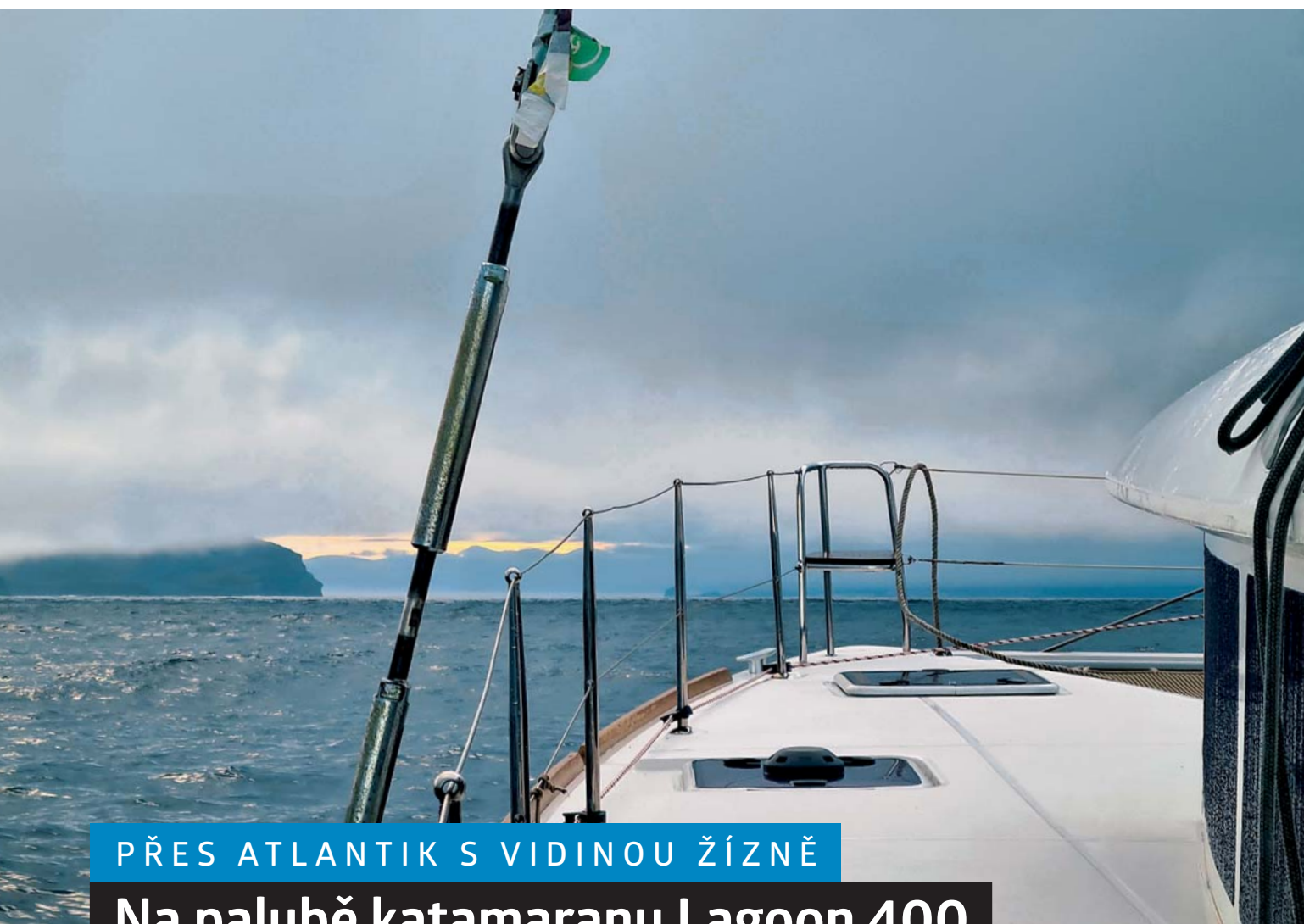
PRODEJ JACHET
CHARTER VLASTNÍCH LODÍ
JACHTAŘSKÉ KURZY
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA V CHORVATSKU
ZÁKLADNA S ČESKÝM PERSONÁLEM
SERVIS
CHARTER MANAGEMENT
LAST MINUTE CHARTER



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



www.bemex.cz



PŘES ATLANTIK S VIDINOU ŽÍZNĚ

Na palubě katamaranu Lagoon 400 východním směrem

Letošní jarní přeplavba byla už moje osmá, ale teprve druhá východním směrem. Cesty, jak se vrátit z Karibiku do Evropy, jsou zásadně dvě. První je tradiční Kolumbova, která se také opakuje ve všech starších příručkách a doporučeních, zejména Cornellových. To jest plout téměř přímo na sever, někteří dokonce se zastávkou na Bermudách, a tam se dostat do převládajícího západního proudění a potom zhruba na šířce Azorských ostrovů s využitím částečně Golského proudu se dát směrem na východ.

Tato trasa je přibližně o 600 Nm delší než v modernější době preferovaná a doporučená cesta, která vede prakticky po ortodromě přímo na Azorské ostrovy. Během této plavby je samozřejmě nutné počítat s mnohými tišinami a vzít s sebou dostatečnou zásobu nafty. Pro letošní rok jsem zvolil

druhou variantu, ovšem nakonec nás počasí donutilo k lehkým odchylkám. Pro zjišťování počasí jsem měl s sebou poprvé Iridium Go. Až doteď jsem vždy řešil počasí podstatně levnějším, i když mírně komplikovanějším způsobem pomocí HF příjmu weatherfaxových zpráv na krátkých vlnách na přijímači s SSB modulací

zapojeným do mikrofonního vstupu notebooku se zvukovou kartou. Co se stráveného času týče, nemohu říci, že by Iridium Go bylo o mnoho výhodnější, protože občas pokusy přijmout počasí do aplikace PredictWind v požadovaném rozsahu přes síť Iridium zabraly více času než pochytat weatherfax. Bylo nutné opakovaně to

zkoušet, čekat celé minuty a když se už zdálo, že se to chytlo, tak to celé spadlo a celkový strávený čas byl podstatně delší. Často jsem musel nechat pokusy na dobu po půlnoci, kdy asi trochu provoz na síti zvolnil tempo. Nicméně díky tomu jsme měli stále předpověď počasí a také e-mail, který nám pomohl později vyřešit mnohé problémy. Je pravda, že hlasové připojení ve srovnání s Inmarsatem ISAT bylo velmi nekvalitní. V obou případech naši telefonní operátoři nějakým způsobem sabotují komunikaci SMS. Tak před deseti lety se dalo i oběma směry v klidu běžně esemeskovat, jako kdybychom si psali ze Smíchova do Nuslí. Postupně se to ale horšilo. První přestali odesílat SMS O2, následoval T-mobile. Dlouho chodily SMS bez problémů přes Vodafone, nyní už nejdu vůbec ani tam. A stěžuj si, kde stěžuj, všichni operátoři odpovídají stejně hloupě: „Napište nám přesně, kdy, na které číslo a která SMS nedošla“. A nikdo vám neřekne přímo, že se rozhodli tyto nepřijemné



Posádka s Pavlem Menšíkem alias Myšákem při odjezdu z Pointe-à-Pitre na Guadeloupu



Naštěstí docela dost přšelo, takže jsme se věnovali sběru dešťové vody.

konkurenty, kteří jim v hlasových službách ve vzdáleném zahraničí ubírají drahé roamingové obchody, prostě sabotovat. Jinak si to neumím vysvětlit. SMS zprávy přes Iridium odejdou jen zdánlivě, ale na telefon tady doma nebo kdekoli na světě nepijdu nikdy. Co chodí poměrně spolehlivě, jsou e-maily, ty se osvědčily a pomáhaly nám.

Vezli jsme starší a charterovým provozem relativně opotřebovaný katamaran Lagoon 400 S2. Lodka to byla pro nás příjemná, ovšem později jsme se museli potýkat s mnoha technickými problémy. Legrace byla při nákupu na Guadeloupu. Část posádky, která se mnou ještě nikdy neplula a byla se mnou na nákupu na cestu, se docela děsila, že jsem neměl na cestu vypracovaný žádný jídelníček ani přesný nákupní seznam. Říkal jsem jim, ať mi věří, že už to mám jaksi v hlavě. Někteří pochybovačně pokyvovali hlavou a jak se později přiznali, měli obavy, že se nad lodí rozhostí přízrak hladu. Ale nakonec se ukázalo, že opravdu všechno vyšlo tak, jak mělo. Neměli jsme ani hlad, ani nedostatek. Tedy alespoň co se jídla týče. Jak to tak bývá, bojíš se tygra a sežere tě krokodýl. Nakonec nám nehrozil hlad, ale žízeň. Horší událost byla překvapivě ztráta celé zásoby pitné vody. Na této lodi byla zvláštní technická vychytávka. Někdo si myslel, že by bylo výhodné zařídit, aby si čistotný majitel mohl loď umývat mořskou vodou, a nakonec ji ještě opláchnout sladkou vodou z tanku. Za tímto účelem tam byl zvláštní výstup a trojcestný





Přístav Horta na ostrově Faial na Azorech

kohout, který výkon pumpy řídil buďto z tanku, nebo přímo z moře. Měli jsme s sebou značnou zásobu paliva v kanystrech, které byly uloženy vpředu v prostorech, kam se normálně dávají fendry a kotevní řetěz. Když jsme přibližně v polovině cesty dolévali naftu z kanystrů, někdo omylem s největší pravděpodobností pohnul tím trojcestným kohoutem přesně do poloviční polohy, aniž by si toho kdokoli všiml. Když jsem zjistil, že běží vodní pumpa bez důvodu, šel jsem se podívat, co se děje. A byla to právě tato pumpa. Rázem jsme byli uprostřed Atlantiku zcela bez sladké vody v tancích.

Na katamaranech jsou sice dvě nádrže, ale pouze s jedním odtokem a prakticky se nedají oddělit. Tak jak normálně vždycky, když jedu přes oceán na jiných lodích, tak odebírám vodu postupně ze všech nádrží, aby kdyby došlo ke ztrátě z jedné, nebyla druhá už třeba zcela prázdná, tady prostě zmizela voda úplně všechna. Naštěstí s sebou vždy beru železnou zásobu pitné vody v pětilitrových lahvích spočítanou tak říkajíc na přežití. Říkám tomu „take me home“! V danou chvíli jsme to měli tak, že s určitou solidní rezervou do Azorských ostrovů jsme měli litr vody na jednoho člena posádky a na den. Takže v pondělí každý do své kajuty vyfazoval pětilitrovou láhev pitné

vody a věděl, že v sobotu dostane další. Naštěstí začalo také pršet a docela úspěšně jsme sbírali dešťovou vodu, která se používala k vaření polévky, kávy a podobně. Nádobí se samozřejmě umývalo ve slané vodě. Brambory, rýže a těstoviny se vařily rovněž v mořské vodě. Bohužel šlapací kohout na slanou vodu v kuchyni přestal

záhy fungovat, takže bylo nutné nabírat vodu do vědra a nádobí se mylo v kokpitu. Překvapivě to všichni velmi dobře zvládli.

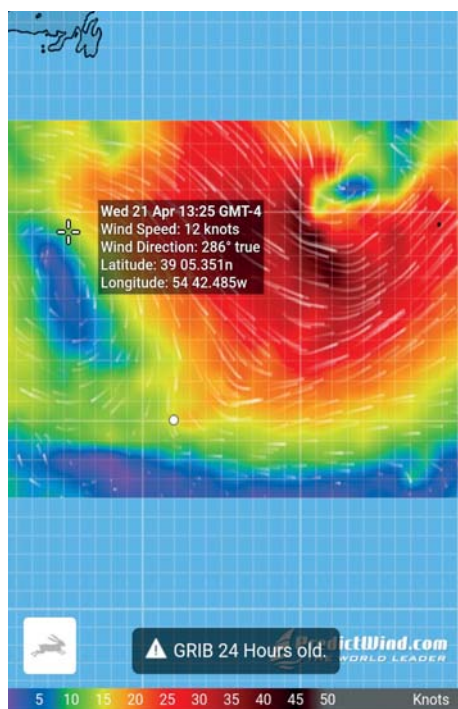
Kromě těchto událostí nás postihly další technické problémy s nabíjením. Postupně jsem pozoroval, že nejdříve přestal nabíjet jeden motor



Spojení přes satelitní systém Iridium Go fungovalo nejlépe okolo půlnoci.

potom přestal nabíjet i ten druhý. Na těchto lodích nabíjí jeden motor servisní a svou motorovou baterii, druhý jen svou motorovou. Ale vždy je tam ještě nouzové propojení obou okruhů. Pomocí e-mailové komunikace s manažerem zázkladny na Guadeloupu Pavlem Menšíkem alias Myšákem, který věc konzultoval s dalšími odborníky na místě, jsme provedli nouzové opravy a přemostění. Problém byl v regulátorech, které automaticky měly směřovat nabíjení nejdříve do motorových baterií a potom teprve do servisních. To bylo v případě motoru levého. U pravého motoru nakonec nabíjení přestalo pracovat úplně, takže jsme dobíjeli levým motorem pravou motorovou baterii. Když jsme pak připluli na Azorské ostrovy, ani za tři dny zastávky se nám nepodařilo získat mechanika, který by byl schopen něco takového opravit. Vystřídali se tam tři odborníci ze dvou servisních firem. Nakonec prohlásili, že nejsou schopni příslušnou součástku obstarat a loď potom s tím naším nouzovým řešením dojezda až do Chorvatska, kam byla určena. Nejsem si úplně jist, jak to tam dopadlo, jestli náhodou v tuto chvíli nejede přes Atlantik zpátky s tím samým nouzovým řešením, co jsme tam my tehdy vymysleli.

Nakonec, tedy po dvaceti dnech plavby se v ranní mlze objevil ostrov Faial a známý jachtařský přístav Horta. Naivně jsem si myslel, že bude přístav prázdný vzhledem ke koronavirové krizi, která zrovna řádila po celém světě, a že tam nebude žádný provoz. Ale velmi jsem se zmylil. Přijeli jsme v neděli ráno a za ten jeden jediný den tam dojezdo ze západního směru včetně nás třináct jachet. Povinně jsme se museli směstnat do vnitřního bazénu za vlnolam, ale na kotvu, nesměli jsme na břeh a museli jsme čekat až do pondělka. V pondělí nás z každé lodi zvlášť zakuklení hygienici odváželi k odběru na PCR



Takto vypadaly stažené předpovědní mapy. To červené je důvod, proč jsme trasu museli korigovat.

test, který nám byl doručován až pozdě večer e-mailem na loď. Kdo neměl e-mail, měl docela smůlu, protože se doručovalo jen na loď, a ne na kapitanát. Prý zase směrnice GDPR. Někdy v deset večer v pondělí přišly výsledky a v úterý ráno jsme se konečně mohli uvázat k molu a vyběhnout ven na nákupy. Zároveň jsme čekali na návštěvu různých už předem objednaných mechaniků, kteří přišli, všechno proměřili a nakonec zkonstatovali, že nejsou schopni nic opravit. Navštívili jsme tedy slavné Sport Café, vypili jejich proslulý gin fizz, doplnili jsme lodní kuchyni patřičnými zásobami, natankovali vodu a s radostí se osprchovali. Obdivovali jsme stále čitelný nápis Myšákovy lodi KIRKÉ a nyní už se spolehlivým západním prouděním podél ost-

rova Pico jsme vyrazili dál na západ. Žádné velryby jsme v tomto kdysi velrybářském ráji nepotkali. A to se tady natáčel slavný film Bílá velryba. Ten původní, ve kterém se ještě velryby lovíly tradičním způsobem ze člunů. Další cesta už proběhla bez problémů. Vál spolehlivý západní vítr kolem dvaceti uzlů, začínaly už vanout „Portuguese trades“. Tak jsme během jednoho týdne bez problému dorazili do oblasti Algarve, kam nás přijela vystřídat další posádka, která loď potom odvezla do Chorvatska na letní charterový provoz.

Problém s návratem byl jediný a to, jak si obstarat PCR test do letadla. Pozor, laboratoř na letišti odmítala testovat české občany pro administrativní překážky na české straně! Nakonec, když už se to zdálo téměř nemožné, nás taxík odvezl do třicet kilometrů vzdálené nemocnice, kde byli schopni provést odběr a do šesti hodin dodat výsledky, opět na e-mail. Byla to sice chvíle nervozity, ale pak už jen šťastný návrat a hezké vzpomínky na prožitá dobrodružství. Ve chvíli, kdy píšete tyto řádky, tak už balím lodní pytel a pomalu odlétám do La Rochelle, abych převzal svoji devátou loď a odvezl ji do Karibského moře na St. Maarten. Tentokrát bude horší asi začátek cesty. V tomto podzimním čase bývá cesta přes Biskajský záliv a podél Portugalska poněkud méně zábavná. Tak doufám, že zatímco čtete tyto řádky, už budeme šťastně za Kanárskými ostrovy v zajetí pasátních větrů a budeme si užívat toho, čemu Ruda Krautschneider říká, že to je výlet pro dědky.

Přeji vám krásné Vánoce. Naše posádka bude v té době s největší pravděpodobností kdesi na Atlantiku.

Text a foto Igor Piños

inzerce



PIÑOS YACHT
NÁMOŘNÍ JACHTING

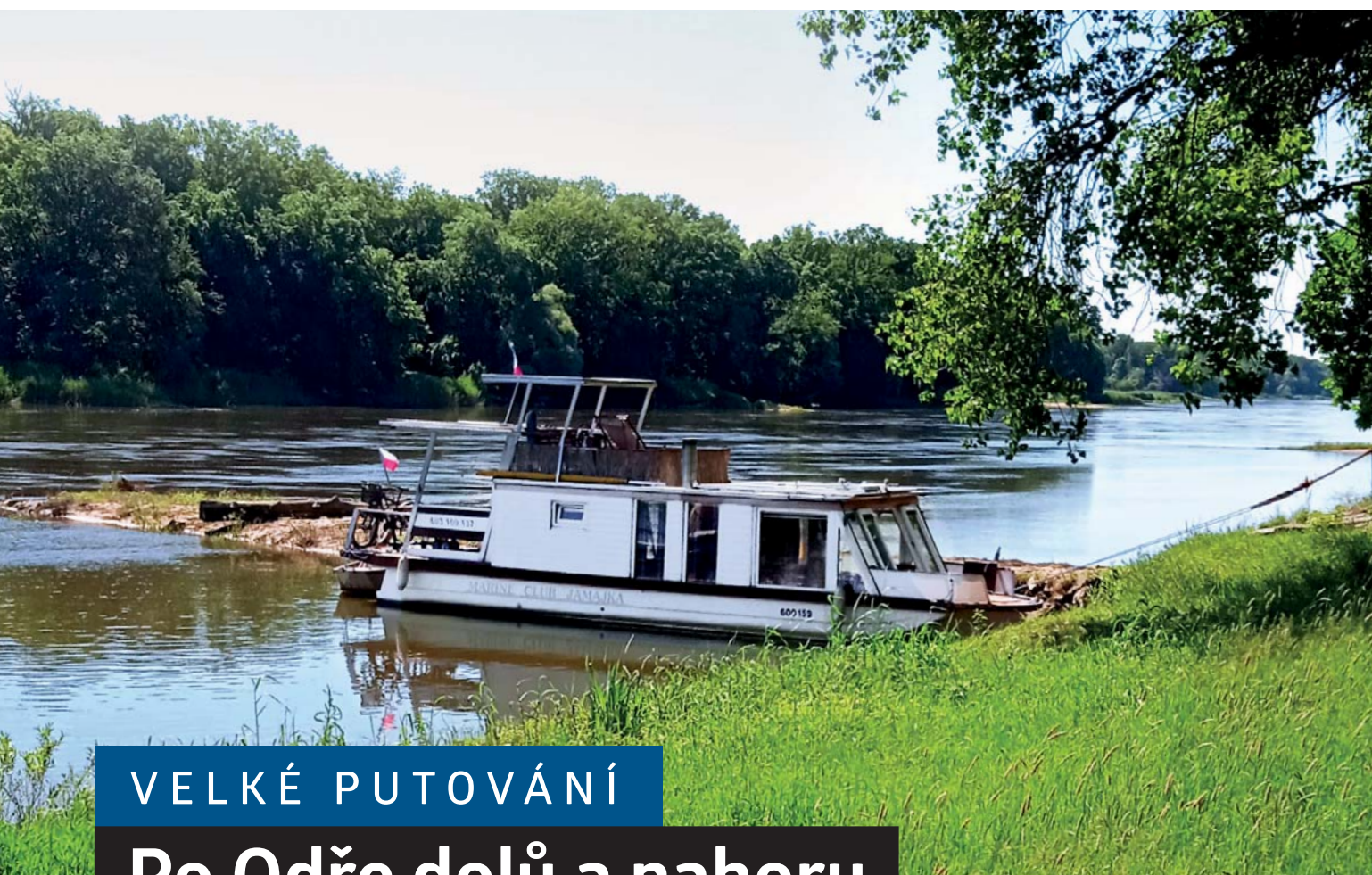
- **AUTORIZOVANÝ PRODEJ LODÍ**
ZASTUPUJEME NEJVĚTŠÍHO DEALERA V EVROPE
NEJKOMPLEXNĚJŠÍ NABÍDKA NA TRHU
- **JACHTY A KATAMARANY**
BAVARIA, DUFOUR, BENETEAU, JANNÉAU,
ALUBAT LAGOON, FONTAINE PAJOT
- **MOTOROVÉ LODĚ**
BAVARIA, TRAWLER
- **FINANCOVÁNÍ Z CHARTERU**
ZARUČENÝ VÝNOS - ŽÁDNÉ KAMPELČKY
- **CHARTER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

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



IGOR PIÑOS
ZNÁME CO PRODÁVÁME!

VYHRADNÍ ZÁSTUPCE



VELKÉ PUTOVÁNÍ

Po Odře dolů a nahoru

Horní Odra, malé tábořiště pro
vodáky v zemi nikoho

Při projíždce čtyřkolkou kolem řeky Odry jsem dorazil na soutok s Olší. Právě v tom okamžiku přišel nápad projet celou Odru až k Baltskému moři. Na základě zkušeností s plavbou po Vltavě jsem se rozhodl prozkoumat i řeku Odru také proto, že to je od nás z Havířova vlastně nejblíže. Transport lodě je levný a marina v Kožle je v provozu celoročně a za přijatelnou cenu 18 000 korun.

Loď mám v marině Kožle zakotvenou již tři roky a chtěl jsem zároveň vyzkoušet kombinaci stávajícího benzinového pohonu motorem Suzuki 15 koní s elektropohonem, který obnáší dva elektromotory o celkovém výkonu něco málo přes dva koně. Zkoušky dopadly dobře, tak jsem se rozhodl vyplout na velkou testovací a poznávací plavbu.

Po nakoupení zásob na tři měsíce jsem společně se svou fenkou Šelby vyplul začátkem června 2021 směr Štětín. S mírným proudem jsem zvládl 26 plavebních komor za krásného slunného počasí. Po proplutí poslední komory Malčice jsem poznal řeku Odru, jaká opravdu

je. Rychlá, úzká, s kolísavou hladinou, v horní části jsem potkal i potopené duby. O jeden z nich jsem ohnul vrtuli. Jinak je všude kolem krásná příroda a písčité pláže.

Přestože jsem si nechal v servisu připravit a vyčistit karburátor, měl jsem s ním problém v druhé části plavby, kde začíná střední Odra přezdívaná též Divoká. Tato část řeky teče rychlostí čtyři až šest kilometrů v hodině, koryto je úzké a plavba je v těchto místech náročná i po proudu. Provoz je zde minimální a místy je to naprostá divočina. Potkávám jen občas rybáře, často jsou vidět naplavené písčité pláže. Právě na začátku tohoto úseku

jsem zjistil, že mám jen polovinu výkonu a loď nejede na plný plyn. Denně jsem uplul přibližně devadesát kilometrů. Cestou jsem míjel města Glogov, Bytom, Nová Sol, Cigacice, Frankfurt nad Odrou, Kostřín, ale nezastavoval jsem se v nich právě kvůli poruše karburátoru.

Vstával jsem brzo, abych každý den uplul co nejdelší trasu za světla. Denně jsem musel vždy třikrát stavět kvůli venčení psa a také proto, abych dobil akumulátory. První zastávka byla ve městě Gryfino. Je tam pěkná marina přímo na řece a první tři dny kotvení jsou zdarma. Zastávku jsem využil na dokoupení zásob a pokračoval v plavbě.

Přímo ve Štětíně mě zastavil zvedací most. Zjistil jsem, že se otevírá jen na telefonické vyžádání. Když jsem čekal na zvednutí mostu, přišel jsem na to, že nejde zařadit zpětný chod kvůli zkorodovanému bovdenu. Provizorně jsem ho opravil a vyplul do přístavu Štětín s cílem prohlédnout si město. Cestou z přístavu jsem zabloudil, protože je hodně členitý, a až po třech hodinách jsem našel cestu ven. Systémem přírodních kanálů jsem se dostal na jezero Małe Dąbie, na něž navazuje Wielkie Dąbie, tam jsem strávil noc u vraku stometrové betonové lodě, kterou postavili během 2. světové války Němci.

Další den jsem vyplul Štětínským kanálem do Štětínského zálivu, ale po půl hodině jsem se vrátil, protože akumulátory nebyly dostatečně nabitě a velké vlny, silný provoz a silný vítr nebyly pro moji loď právě ideální.

Druhý den jsem toto místo projel až do Štětínského zálivu a zjistil jsem, že v přídové komoře je asi 300 litrů vody. Pomocí čerpadla jsem vodu



Pláž na Baltu u lázeňského města Koserow v Německu



Fenka Šelby na hlídce pozoruje most na řece Odře, který byl zničen koncem 2. světové války nedaleko Frankfurtu nad Odrou.

odčerpal. Příčinou byla škvíra v horní části trupu. Nečekal jsem totiž, že budu přední palubu máchat tak hluboko ve vodě. Štětínský záliv mě přivítal krásným počasím, plocha zálivu je tak velká, že jsem neviděl na jeho druhý konec.

Další zastávkou bylo město Wolin, kde jsem čekal na zprůjezdění otáčecího mostu. Kvůli poruše jsem se ale nedomočet, takže jsem se vrátil zpět do Štětínského zálivu a zakotvil v opuštěném přístavu u kanálu, který spojuje Baltské moře se Štětínským zálivem. Námořní lodě proplouvaly asi dvacet metrů ode mne, což bylo zajímavé a taky napínavé.

Dále jsem proplul přístavem Svinoústí a zamířil na Balt, kde jsem si město a přístav prohlédl z moře. Okolo mne často projížděly trajekty. Zpátky jsem se vrátil kanálem do Štětínského zálivu a pokračoval do Německa. Rychle jsem se naučil používat plavební dráhu, protože mimo dráhu je hodně rybářských sítí, vodní rostliny a mělčiny. Plavba do Německa byla příjemná se zadním větrem za slunečného počasí. Proplul jsem řekou Peene, minul město Wolgast, dva zvedací mosty a prohlédl jsem si přístav Peenemünde, kde kotví ruská ponorka z šedesátých let minulého století.

Udělal jsem si také vyjížďku na moře směrem na Rujanu. Původní plán cesty do Gdaňska jsem





Západ slunce na Horní Odře před plavební komorou ve městě Oława.

změnil na poznávací pobyt, protože mě tato oblast nadchla a chtěl jsem ji poznat více. Objevil jsem krásné zátoky s písčnými plážemi, prohlédl jsem si lázeňská města a našel jsem ideální místo pro pobyt a kotvení v dobře chráněné zátocce vzdálené 500 metrů od Baltského moře.

Od původní provizorní opravy bowdenu proběhlo ještě mnoho dalších, až se utrhl i lanko, takže jsem nemohl zařadit zpětný chod. I přes opakované pokusy lanko zprovoznit se mi to v daných podmínkách nepodařilo. Další plavba vedla na ostrov Rujana po jezeře Greifswalder. Překvapily mě velké vlny, které měly bílé čepice a šly směrem z moře. Dramatickou plavbu jsem ukončil v zálivu Greifswald. Druhý den jsem a přeplul směrem na Rujanu. Moje společnost Šelby byla nervózní a plavba po moři jí nedělala vůbec dobře. Byl jsem překvapen, co všechno moje říční loď zvládne s nefunkčním karburátorem a pohonem na půl plynu. Situaci

jsem vyhodnotil tak, že musím vyplouvat brzy ráno kolem páté hodiny, abych se vyhnul silnému větru, který přicházel okolo desáté hodiny a způsoboval obrovské vlny.

Objevil jsem krásné zátoky s písčnými plážemi, prohlédl jsem si lázeňská města a našel jsem ideální místo pro pobyt a kotvení.

Když jsem se první den po ranním vyplutí v devět hodin radoval při objevení první pěkné zátoky, ve které jsem chtěl zakotvit, uvízl jsem

Horké chvíle

- Malá škvíra v přídi způsobila zalití přední komory vlivem většího zanoření lodě a tlaku vln. 300 litrů vody bylo následně odčerpáno během devadesáti minut.
- Prasklý bowden řazení si vyžádal 5x nouzovou opravu, i po opravách ale nefungovala zpátečka až do konce plavby.
- Výměna poškozené vrtule.
- Pět kilometrů před první plavební komorou při cestě zpět prasklo lano řízení vlivem silného proudu a větru, naštěstí to bylo přímo u přístavu Malčice, ve kterém byla závada amatérsky opravena.
- Vydatné deště způsobily zvýšení hladiny o metr až dva, což plavbu na týden znemožnilo.
- Havárie na vrtech plavební komory zastavila plavbu na dva dny.
- Vybagrování části řeky kvůli náplavě písku znemožnilo plavbu na dva dny.



Týden před spuštěním lodě na vodu ještě probíhaly dokončovací práce. Je zde dobře vidět kombinace dvou elektromotorů a jednoho spalovacího motoru.

na mělčině. Vlny a vítr mě posunovaly stále dál. Osm hodin jsem se pokoušel pomocí motorů vyhnat písek z pod lodě, což se nakonec podařilo. Dále jsem prozkoumával zátoky ostrova Rujana a dostal jsem pokutu za nedovolené kotvení v národním parku, o kterém jsem nevě-

děl. To kvůli tomu, že jsem si včas nepořídil námořní mapy, protože kvůli poruše řazení jsem si netroufnul na kotvení v přístavu.

V půlce srpna jsem se rozhodl pro návrat, abych byl koncem září zpět. Cestou jsem se zastavil ve Štětíně v námořní prodejně pro lanko řazení, ale neuspěl jsem. Pak mi jeden známý poslal lanko do Gryfina, bohužel bylo ale jiné. Po zhodnocení situace a všech možností jsem přemontoval řízení motoru tak,

Trasa plavby

1. ČÁST

Kędzierzyn-Koźle – Štětín (640 km)

Kędzierzyn-Koźle – Opole – Wrocław – Malčice – konec regulované horní Odry (200 km, 4 dny plavby, 26 plavebních komor)

Střední Odra zvaná Divoká Odra a Dolní Odra – Štětín (440 km, 5 dní plavby)

Zajímavá města na trase: Glogov, Bytom, Nová Sol, Cigacice, Frankfurt nad Odrou, Kostřín, Gryfino

- Na 535. km (Eisenhüttenstadt) lze odbočit na řeku Sprévu, která vede do Berlína.
- Na 620. km lze odbočit (Kostřín) na řeku Vartu, dále přes řeky Noteč a Visla až do Gdaňsku.
- Na 680. km lze odbočit na kanál Havel, který vede do Berlína a dále přes Paříž do Marseille.

2. ČÁST

Štětínský záliv (1100 km, 2 měsíce plavby)

- Štětín – velký členitý námořní přístav s hustým provozem lodí

Zajímavá města: Stepnica, Wolin, Svinoústí

Německá města: Wolgast, Peenemünde, Greifswald, Rujana

Ostrov: Wolin, Usedom (krásné pláže, útesy, lesy, příroda)

3. ČÁST

Štětín – Kędzierzyn-Koźle (640 km)

400 km proti proudu, 20 km denně na hybridní pohon. Dále opět regulovanou řekou.

Hladina vody kolem Malčic hodně kolísá (30–120 cm) v závislosti na zadržování vody u Wrocławu kvůli nákladní plavbě.



K ústí Odry do Baltu zbývá jen 40 km. Kotvit v marině u městečka Gryfino je možné tři dny zdarma.



Na mapě řeky Odry je vidět, jak blízko je to do Berlína a dál na západ.





Přístav Ústí nad Svinou je vzdálen jen třicet minut plavby od otevřeného moře. Objíždíme město, rychle se vracíme zpátky kanálem do Štětínského zálivu a plujeme dále do Německa.

aby se loď řídila pouze zevnitř a tím se dala používat zpátečka elektromotoru. Vyplul jsem proti proudu směrem do domovského přístavu. První den jsem urazil 40 kilometrů, druhý den 30, třetí den 20 a čtvrtý den jen 10 kilometrů kvůli stále sílícímu větru. Před městem Cigacice jsem byl varován před stoupající hladinou Odry, proto jsem zakotvil v městském přístavu. Potkal jsem tam nové známé a koupil náhradní vrtuli. Tu původní jsem předtím ztratil ve vlnách, protože byla na palubě špatně uchycená. Vrtule jsem vyměnil a pokračoval jsem v plavbě. Motor měl lepší chod a loď byla rychlejší. Zároveň jsem zjistil, že jedna vrtule elektromotoru se protáčí. To jsem opravil sám na palubě a plul dále. Do Malčic, kde končí Divoká Odra, to bylo 180 kilometrů a celou cestu jsem se pral s větrem a protiproudem. Pokračoval jsem jen asi



Poslední plavební komora na Odře ve směru na Ostravu byla postavena již v roce 1860 a ovládá se ručně.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	10,8 m
Šířka	2,6 m
Hmotnost	4 t
Baterie	5x 180 Ah
Solární panely	2,4 kW
Elektrické rozvody	12 V, 24 V, 220 V
Motor	Suzuki 15 HP, délka nohy L
Elektromotory	2x 0,8 KW
Napájení elektromotorů přímo ze solárních článků	
Řízení	vnitřní + vnější
Maximální rychlost lodě na elektropohon	6 km/h
na spalovací motor	9 km/h
kombinovaná	11 km/h
Optimální cestovní rychlost (nejnižší spotřeba)	6–7 km/h
Průměrná spotřeba na hybridní pohon během plavby	10–14 l/100 km
(To je 1/3 běžné spotřeby na benzinový pohon)	
Za dobrých podmínek lze plout pouze na elektropohon 25–30 km/den	
Loď je určena pro celoroční použití. Má zateplená okna, krbová kamna s výměníkem, podlahové topení, rozvod teplé vody, 4 lůžka, kuchyňský kout včetně lednice a vařiče, WC a bublinkovou vanu.	

20 kilometrů denně rychlostí čtyři, čtyři a půl a místy jen tři kilometry za hodinu. Dvacet kilometrů před komorou Malčice prudce klesla hladina, takže jsem musel zůstat stát a čekat do rána, kdy se vrátila zpět a já mohl pokračovat. Pět kilometrů před plavební komorou jsem utrhl lanovod řízení vlivem silného proudu a větru, naštěstí to bylo přímo u přístavu Malčice, kde jsem závadu mohl opravit. Zbytek plavby po regulované Odře už byl bez silného proudu a protivětru. Nastaly však jiné komplikace. Například vydatné deště způsobily zvýšení hladiny o jeden až dva metry, což plavbu na týden znemožnilo úplně. Další dvoudenní zdržení způsobila havárie vrat na jedné z plavebních komor. Podobné to bylo i při bagrování části řeky kvůli náplavě písku z předchozích povodní.

Nakonec jsem šťastně připlul zpět do domovské mariny, kde mě přivítali kolegové vodáci opravdu vřele a s údivem. Z plavby, která měřila 2 380 kilometrů, jsem nadšený. Loď obstála na výbornou, hybridní pohon se osvědčil a problémy, které cestou nastaly, se nenechám odradit. Použiji je jako zkušenost při dalších plánovaných cestách. Vysněnou metou je Marseille a Canal du Midi.

Text a foto Milan Durčák



GO FASTER

BALÍČKY POWER & STYLE SE SLEVOU AŽ 25 %

V LISTOPADU A PROSINCI UŠETŘÍTE AŽ **14,970€**



CRUISER SERIES

FLYBRIDGE SERIES

OUTBOARD V-SERIES

SPORT SERIES

Enjoy the
LIGHT

Feel the
SPACE

Combine functionality with
DESIGN

EXPERIENCE GERMAN QUALITY

VÁŠ PRODEJCE SEALINE VÁM RÁD PORADÍ!



* incl. 21 % VAT
Prices by the example of the SEALINE S430

TPS centrum, s.r.o. | info@tpscentrum.cz | Tůmová 17 | 616 00 Brno | Tel.: 00420 543 236 513

www.sealine.com



VOLVO PENTA DPI AQUAMATIC

Zádový pohon pro stále širší použití

Jednou z prvních lodí,
která byla systémem Volvo
Penta DPI Aquamatic
s trojmontáží osazena,
byl Marell M15

Řada Aquamatic byla na trh uvedena už v roce 1959 a šlo tehdy určitě o revoluci v lodním průmyslu. Vestavěné lodní motory se mohly „uklidit“ ze středu loď dozadu a zmizelo kormidlo. Výrazně se zlepšily i manévrovací schopnosti. Od té doby samozřejmě prošla mnohými inovacemi včetně řešení s dvojitým šroubem Duoprop, přibýlo elektrické řízení či možnost řízení pomocí joysticku. Nepohrbil ho ani systém IPS.

Pohonné jednotky lze nyní uspořádat tak, aby byly na zádi umístěny celkem tři. Takže je možné montovat tento systém na stále větší loď. Řada DPI, která se podle výrobce chlubí lepší manévrovatelností a ovladatelností, zvýšeným výkonem i sníženou nutností údržby, byla na trh uvedena v roce 2019 a nyní spatřila světlo světa další inovace v podobě možnosti trojitě in-

stalace, která dovoluje nasazení řešení DPI Aquamatic i u větších plavidel až do délky 60 stop.

Celý balíček DPI zahrnuje mimo jiné hydraulickou spojku, která zajišťuje tiché a plynulé řazení a zabraňuje prokluzování při nízkých otáčkách, což zvyšuje úroveň manévrovatelnosti a přináší to vyšší komfort při nízkých

rychlostech. Standardem je elektrické řízení, to společně s joystickem poskytuje výrazně přesnější manévrování.

Volitelnou možností je potom funkce s názvem Dynamic Positioning System, DPS, tedy dynamický poziční systém, který automaticky udržuje kurz a pozici lodi navzdory silnému bočnímu větru či ne právě přejícím



Přímý předchůdce záďového pohonu Volvo Penta DPI Aquamatic spatřil světlo světa již v roce 1959 a způsobil v lodním průmyslu malou revoluci.

proudům. To se hodí například při přípravě na kotvení v marině. Motory Volvo Penta D4 a D6 zase přinášejí jedinečný krouťivý moment, a to při jakékoliv rychlosti motoru. V nižším spektru otáček

pomáhá „krouťáku“ kompresor, a jakmile loď dosáhne vyšší úrovně otáček, přebírá službu turbodmychadlo, které zajišťuje udržení nastavené rychlosti množství nákladu či stavu moře na vzdory. O prakticky bezztrátový přenos tohoto krouťivého momentu do vody se stará převodovka ve spolupráci s již zmíněnými dvojíty lodními šrouby Duoprop.

Mezi motorovými čluny s již integrovaným systémem trojitě instalace motorů Volvo Penta DPI Aquamatic vyniká Marell M15, který byl původně osazen dvojicí motorů Volvo Penta D6-440 DPI. Maximální rychlost tohoto stroje dosahovala v původní konfiguraci 40 uzlů, přičemž trojitá instalace znamená navýšení rychlosti o dalších 10 uzlů při zachování spotřeby původního řešení při 40 uzlech.

V nám bližší řeči čísel to znamená stejnou spotřebu při 74 km/h a více než 92 km/h.

www.marine.cz

Text Pavel Kreuziger

Foto Volvo Penta



Trojmontáž umožňuje instalaci na větší lodě do 60 stop délky.

inzerce

Děkujeme za Vaši přízeň!



MARINE



PF 2022

Šťastnou plavbu v novém roce!

MARINE

+420 491 474 042

marine@marine.cz

www.marine.cz

YANMAR SLAVÍ 50 let

Japonská továrna na výrobu motorů byla založena již v roce 1912. Motory pro rekreační lodě mají ale historii poněkud kratší. Dnes je YANMAR v lodní komunitě všeobecně známý svými čistými, technologicky vyspělými a spolehlivými motory s celosvětovou servisní sítí. To je důvod, proč s rostoucím zájmem o rekreační plavbu před padesáti lety vyvinul YAN-

MAR svůj první motor pro rekreační loď. Vzhledem k tomu, že společnost YANMAR pokračovala v inovaci špičkovými řešeními pro všechny ostatní motory, vedla také vývoj v rekreačním námořním sektoru. Výsledkem je, že YANMAR dnes udává globální standard v oblasti vestavěných motorů pro plachetnice a malé motorové čluny s kompletní řadou



technologicky vyspělých naftových motorů, kterým důvěřují jachtaři po celém světě. Na českém trhu zastupuje Yanmar firma BG Technik. www.yanmarmarine.cz

Důležité události

1912

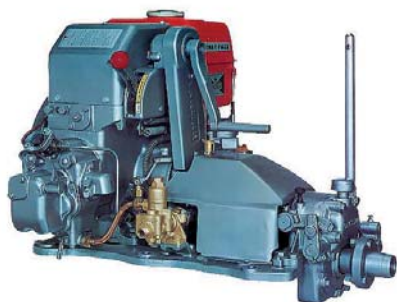


Na trh byl uveden motor s označením HB a měl výkon 5–6 koní. To bylo v roce 1933 a byl to první horizontální, vodou chlazený naftový motor na světě.

Společnost byla založena v roce 1912, kdy představila svůj první motor, který poháněl v tomto případě čerpadlo.



1933



V roce 1971 uvedl YANMAR na trh první motor pro rekreační loď jako reakci na rostoucí zájem o plavbu. Byl to jednoválec PMX 1, s modely o výkonu 6 až 8 koní. Dalším krokem bylo představení motoru YSE (Yacht Series Engine) v roce 1972, postaveného speciálně pro jachty.

Společnost YANMAR uvedla na trh v roce 1947, tedy téměř před 75 lety, první lodní motor a nejmenší vertikální vznětový motor LB 5-7 k, vyrobený pro rybářské lodě.



1947

1971



Kompletní řada špičkových, efektivních a tichých motorů pro plachetnice a motorové čluny dostala nedávno dva nové přírůstky, model s označením 6LF a 6LT.

Společnost pokračovala ve vývoji špičkové technologie a stala se prvním příjemcem certifikace NOx pro námořní naftové motory Mezinárodní námořní organizace (IMO) v roce 1994. Zavedením řady 4JH-CR v roce 2014 daleko překročila emisní předpisy EPA Tier III. Tato řada přináší výhody technologie common rail také do rekreačních lodí.



1994

2021

Batův kanál zažil úspěšnou plavební sezonu

Batův kanál opět ukázal svou roli. Do veřejných přístavů Petrov a Veselí nad Moravou, provozovaných Ředitelstvím vodních cest ČR, zavítaly stovky lodí a potvrdily tak úspěšnost programu výstavby infrastruktury pro rekreační plavbu. Nově modernizovaný přístav Veselí nad Moravou se stal nejen atraktivním cílem putování po vodní cestě, ale rovněž zdejší první tankovací stanice pro lodě na Moravě zaznamenala mimořádný zájem o bezpečné ekologické doplnění pohonných hmot pro další plavbu. Ředitelství vodních cest ČR a obecně prospěšná společnost Batův kanál získaly ocenění OPERA CIVITATEM 2021 za nejvýznamnější investiční počín let 1991–2021.

„Zájem turistů na Baťově kanále dokládá, jak je potřebná síť bezpečných a ekologických tankovacích stanic. Ředitelství vodních cest ČR se snaží, aby další tankovací stanice brzy vyrostla v přístavu Petrov, a nebudou chybět ani v ostatních budoucích nových přístavech v Hodoníně či ve Starém Městě, které projekčně připravujeme,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

V letos rozšířeném přístavu Veselí nad Moravou využilo stání přes noc celkem 727 lodí. Další 17 lodí mělo v přístavu měsíční stání



a samozřejmě také místní půjčovna lodí se svou flotilou. V každém z prázdninových měsíců zde stálo přes noc přibližně 230 lodí. Hojně byl přístav využíván i pro krátkodobé kotvení, kdy tady loď nezůstávala přes noc a turisté zastavili v přístavu pro návštěvu města. Takových lodí bylo během uplynulé

plavební sezony v přístavu Veselí nad Moravou celkem 965. Nashromážděné statistiky ukazují, že rozšířený přístav se těší velké oblibě návštěvníků Baťova kanálu.

Druhý veřejný přístav Petrov ležící v jižní části Baťova kanálu měl ještě úspěšnější sezonu, kdy 710 lodí, kterým bylo poskytnuto zázemí pro stání přes noc, je absolutním rekordem za celou dobu provozu od roku 2015. Měsíčně se v červenci a v srpnu jednalo o 210 lodí, jež v přístavu strávily více než 4 hodiny. V porovnání s předchozími léty se mění složení posádek plavidel a začínají převládat rodiny s dětmi.

Přístavy jsou vedle bezpečného útočiště pro lodě také místem pro setkávání a život. Poslední víkend v srpnu po tři večery patřil přístavu ve Veselí hudbě v rámci Kulturních dnů v přístavu, pořádaných obecně prospěšnou společností Batův kanál ve spolupráci s Veselským kulturním centrem, a v září byl přístav součástí sportovně-společenského festivalu Veselí v pohybu. Nová úprava okolí přístavu ve Veselí nad Moravou realizovaná městem přispěla k větší otevřenosti přístavu pro veřejnost. Také v Petrově se v přístavu konalo několik kulturních akcí včetně diskotéky pro děti, razítkovací soutěže, mini food festivalů nebo vzdělávacích programů.





KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY

Jiný úhel pohledu

Selektivní volání má význam i při komunikaci mezi loděmi během běžných manévřů.

V posledních dvou vydáních Yachtu toho bylo o kapitánských průkazech a související problematice docela dost. Cílem tohoto článku není konfrontace, ale poskytnutí jiného úhlu pohledu na některé otázky a uvedení zdrojů, z nichž tento pohled vychází. Nejdůležitější asi je konstatování britského soudu, že námořní plavba je natolik komplexní, že ji nelze vtěsnat do psaných norem, a proto může rozhodující roli sehrát takzvaný „good seamanship“, tedy dobrá námořní praxe. Bylo by skvělé, kdybychom podle toho konali na všech plavbách.

Nemohu však zcela souhlasit s konstatováním, že jediným správným přístupem je získat kapitánskou licenci Námořního úřadu MD ČR, ani s argumentem, že držení jiného oprávnění, než je tento průkaz, může být pro pojišťovny záminkou odmítnout plnění.

Podle mého názoru je v duchu prvního odstavce důležité jednat v souladu s dobrou námořní praxí, a to souvisí spíše s tím, co umím, nikoli s typem průkazu. A ve vztahu k právním rizikům je myslím jedinou bezpečnou praxí postupovat ve shodě s rozhodujícími partnery.

V případě charteru jimi jsou společnost, která jachtu půjčuje, a pojišťovna, u níž má kapitán sjednané pojištění. Proto mě nenapadá nic jistějšího než si při pochybnostech vyžádat stanovisko partnerů e-mailem ještě před uhrazením první platby za charter.

Při plavbě na privátní jachtě považuji za rozhodujícího partnera pojišťovnu. Souhlasím, že na jachty registrované v ČR se vztahují ustanovení našeho námořního zákona a ten vyžaduje průkaz uznávaný ministerstvem dopravy. V případě charteru, troufnu si tvrdit, se však s jachtou plující pod vlajkou ČR nesetkáte, mluvím zde o legálním charteru, tedy charteru, který je provozován v souladu s legislativou země, v níž charter probíhá. Charterová jachta je tedy zpravidla registrována v jiném státě než v ČR a podmínky charteru, včetně požadavků na průkaz, nespádají do působnosti námořního zákona. Při tomto tvrzení vycházím z faktu, že až na jednu výjimku neznám žádnou jachtu plující pod vlajkou ČR, která by měla vyřízenou dokumentaci pro legální charter v jakékoli části světa. Rád se ale nechám přesvědčit o opaku, a proto nabízím láhev prémiového Crémantu od Vinselekt Michlovský každému majiteli

jachty registrované v ČR, který na své jachtě provozuje kdekoli na světě legální charter.

Pokud ale správně chápu podtext článku, cítím autorovu snahu upozornit na nutnost nebrat na lehkou váhu rizika, že pojišťovna z nějakého důvodu odmítne plnit, a s tímto zcela souzním. Případná rizika jsou opravdu obrovská. V duchu úvodního odstavce je totiž jachting jednou z mála skutečně svobodných aktivit, ale ta příjemná svoboda může mít i druhou nepříjemnou tvář a tou je mimořádná odpovědnost kapitána. Jak je doufám známo, kapitán odpovídá za zaviněné škody (a to jak úmyslně, tak i nedbale způsobené) osobně a v plné výši, a to svým současným i budoucím majetkem, což může být skutečně likvidační. V praxi jsme se již setkali s případy, které byly velmi vypjaté a majetkově skutečně hraničící s likvidací. Na tomto místě ještě považuji za vhodné přiznat se, že pokud je jediným správným přístupem získat kapitánskou licenci MD ČR, tak postupuji nesprávně. Kapitánský průkaz MD ČR mi před mnoha lety propadl a po světě se pohybuji s průkazem RYA a skoro nikdy a nikde jsem se nesetkal s problémy s jeho uznáním. Přesně řečeno v Hong Kongu, který v době mé návštěvy ještě nebyl předán Číně, jsem si byl jist, že s průkazem RYA uspěji, avšak k mému překvapení se tak nestalo. Úřady Hong Kongu, byť tehdy ještě pod správou Velké Británie, neuznávaly žádné jiné průkazy než ty vydané v Hong Kongu. Paradoxní mi připadalo, že místní systém vzdělávání vypadal jako přesná kopie systému RYA, snad včetně obrázků v učebnicích, jen název byl jiný. Místo RYA tam bylo myslím HK. Nakonec jsme vypluli s místním kapitánem, což mělo mnoho výhod.

Dalším místem, kde neuznávají žádné cizí průkazy, je Belize, ale tam na dobu charteru vydají po předložení průkazu, který vlastníte, jakýsi jejich průkaz. Jsou to spíše výjimečné příklady, ale potvrzují, že námořní plavba je natolik komplexní, že ji nelze vtěsnat do norem a že jednání v souladu s rozhodujícími partnery a místními předpisy by mělo být bezpečnou cestou.

Můj mírný nesouhlas s faktem, že pojišťovny využívají „špatný kapitánský průkaz“ jako důvod neplnit, vychází ze zkušeností z likvidace pojistných událostí jachet, které máme v péči. Není mi znám žádný případ, kdy by pojišťovna odmítla našim klientům, majitelům jachet, hradit škody s odkazem na „špatný“ kapitánský průkaz kapitána a nevím ani o žádném zpětném nároku na uhrazení škody vůči kapitánům z tohoto důvodu. Ne-



Navigační pracoviště na závodní plachetnici třídy VOR 60 Venom

tvrdím, že to není možné, ale nespolehl bych na sebelepší výklad norem a snažil se postupovat především ve shodě s renomovanou společností a dle jejich doporučení. Za velmi důležité a leckdy rozhodující považuji postupovat dle zásad „good seamanship“, a to včetně takové „drobnosti“, jakou je vedení lodního deníku.

Ještě chci korigovat informaci, že při nástupu na charterovou loď v Řecku musíte podepsat prohlášení, že jste držitelem odpovídající kapitánské licence. Podle našich zkušeností to není pravidlem, já jsem takové prohlášení nikdy nepodepsal a zdá se mi, že tímto způsobem vychází Řekové vstříc charterovým kapitánům tehdy, když se jim „jejich průkaz nezdá“. Kdy a proč shledají průkaz podezřelým, záleží, dle toho, co jsme zažili, na konkrétní situaci, ale také na konkrétní osobě, která případ u „port police“ řeší. Obecně jsou ale Řekové vstřícní a neřekl bych, že hledají složitosti. U některých českých průkazů prohlášení občas vyžadují, ale nejspíš s ohledem na jejich omezení co do síly větru a vzdálenost od pobřeží, což mi však připadá jako vstřícné a férové gesto. Stejnou zkušenost máme i u některých chorvatských průkazů a případně „exotických“ průkazů.

Jiný názor mám i na „červené tlačítko“ na vysílačce, ale nikomu ho nevnučuji. Pro mě je součástí „červeného tlačítka“ možnost digitálního selektivního volání podobně, jako když mobilem voláme na známé číslo jiného mobilu, a to v důsledku zvyšuje bezpečnost příjmu tísňových volání. Nezapomínejme i na jazykovou bariéru při tísňovém volání. Myslím, že ten, kdo nemá opravdu dobrou angličtinu, bude mít ve stresu

a případném hluku, který s tísňovými stavy souvisí, velké problémy dobře se porozumět. A ten, kdo dobrou angličtinu má, může narazit na operátora se špatnou angličtinou. Při stisku „červeného tlačítka“ je digitálním voláním přenesena informace o nouzi včetně polohy přečtené z GPS, a i když mají okolní lodě vysílačku ztišenou, nouzové digitální volání způsobí alarm, který někoho k vysílačce přivolá.

Ale i v méně kritických situacích je digitální volání fajn. Jednou nás selektivním voláním v noci kontaktoval tanker plující zezadu rovnoběžně s námi. Selektivní volání mohl použít, protože nás identifikoval AIS vysílač našeho katamaranu. Zeptal se, jestli hodláme v následujících dvaceti minutách změnit směr plavby, protože pokud ne, bezpečně nás předjede. To mi v noci připadalo sympatické, i když uznávám, že se to nestává často. Dalším vhodným a praktickým využitím digitálního volání je volání skupiny, třeba v rámci regaty nebo společné plavby. Doprovodná loď může svoje kolegy informovat a volat adresně, aniž by se informace předávaly hlasovým voláním všem stanicím na dané frekvenci.

Jestliže se někomu uvedené výhody zdají zajímavé a bude se s nimi chtít seznámit formou nějakého kurzu, připadá mi, že to je rychlá, dobrá a zábavná metoda. Pokud je tedy kurz profesionálně organizován a případný certifikát mezinárodně uznáván. Za nezbytnou pomůcku k takovému kurzu považuji cvičné vysílačky, na kterých je možné důležité funkce vyzkoušet.

Text a foto Tomáš Kapička, ALTUMARE

PŘEDPLATNÉ PRO VÁS | PŘEDPLATNÉ JAKO DÁREK

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

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



TISK



890 Kč
na rok

TISK + DIGITAL



1 190 Kč
na rok

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

www.yacht.cz



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



Charter 2022 DOVOLENÁ NA LODI

PŘEDSTAVUJEME

**Fountainie Pajot
Elba 45**



104

PLAVBY

**Objevte
tureckou Riviéru**

118

CHARTER CLASSIC

**EILEAN,
tedy malý ostrov**



JAKÝ ZPŮSOB PRONÁJMU LODĚ JE LEPŠÍ?

S posádkou nebo se o vše starám sám?

Dovolená na jachtě může mít nejrůznější podoby. Nejvýraznější rozdíl je ale asi mezi plavbou s profesionální posádkou neboli „crewed charter“ či bez ní, tedy v angličtině „bareboat charter“. Uvažovali jste někdy o tom, která z těchto variant je vám bližší? Zkuste si před očima přehrát dva následující scénáře.

Scénář A, crewed charter

Přijedete do mariny, kapitán vám pomůže s kufry na palubu, případně je umístí do kajut. V kokpitu bude připraveno vaše oblíbené občerstvení a láhev sektu na přípitek. V ledničkách je vychlazené pivo, víno a další nápoje, zásoby jídla podle vašich preferencí jsou nakoupené. Formality jsou vyřízeny, pořídíte pár prvních fotek a můžete vyplout.

Sotva se zabydlíte v kajutě, už kotvíte v zátocě a všichni můžete konečně skočit do moře. Hned, jak se osušíte, bude připraven malý drink. Zatímco se jdete převléknout z plážového outfitu do večerního, hosteska připraví večeři. Po večeři hosteska míchá drinky a servíruje drobné občerstvení. Když ráno vstanete, jachta je uklizená, po včerejší párty nikde ani stopy, a navíc je připravená snídaně. Po snídani si skočíte zaplavat a než se osušíte, budete mít ustlané postele a nádobí po snídani bude uklí-

zené. Jachta je připravena vyplout, kapitán zvedá kotvu, dobrovolníci jsou nachystáni u vinšů a podle pokynů kapitána vytahují plachty a cestou zkouší různé kurzy a vliv nastavení plachet na rychlost, ale pak všechny přepadá nesnesitelná žízeň a raději sáhnou do ledničky po studeném pivu.

Na chvíli zakotvíte někde v zátocě, vykoupete se, kapitán mezitím nachystá ve vodě paddleboard, kajak a taky člun se silným motorem a vodními lyžemi.

Při vodních sportech hrozně vyhládne, ale hosteska už připravila lehký oběd, po kterém se na chvíli natáhnete na sluníčko. Znovu si skočíte zaplavat a než se osušíte, máte připraven svůj odpolední drink. Kapitán sklídil člun, lyže a další vodní radovánky a už se vyplouvá na vybrané večerní místo kotvení, kde máte v plánu zajít na večeři. Kotvení v přístavu ale není komfortní, do zátoky přichází vlny. Kapi-

tán zná klidnou zátoku pár mil odsud, vyplouváte tam, hladina je klidná, nikde nikdo, ale za chvíli bude tma, a chtěli jste přece na večeři! Nevadí, než si zaplavete a připravíte se na večeři, kapitán nachystá člun a rychle vás odveze těch pár mil do přístavu a po večeři vás zase vyzvedne. Když se člun při návratu z večeře blíží k lodi, vidíte, že na palubě už hoří svíčky a je připraveno malé občerstvení a skleničky na vychlazené víno.

Scénář B, bareboat charter

Přijedete do mariny a složíte tam zavazadla. Kapitán jde vyřizovat formality a posádka nakupovat. Jachta už je připravená, kapitán prochází její důležité části a ti, co byli nakupovat, mají strašnou žízeň a je jim horko, tak si zatím skočí někde na pivo. Konečně je jachta převzatá, formality vyřízené. Posádka nastěhuje zavazadla a nákupy na palubu a dává je do ledniček, bohužel i studené pivo zatím zteplalo.

Navečer jste připraveni vyplout, a tak konečně odvazujete lana. Už se stmívá, když hledáte místo na zakotvení, pak skáчете aspoň na chvíli do moře. Po plavání chystáte večeři a těšíte se na sklenici vína nebo piva (teplota ještě není ideální, ale co se dá dělat) a večere plynule přejde v párty. Ten, kdo ráno vstane první, začne uklízet po včerejší párty, a tím vzbudí všechny ostatní. Pomalu se celá posádka objevuje na palubě, někdo chystá snídani, kapitán kontroluje počasí. Po snídani si jдете zaplavat, pak uklidíte nádobí a palubu a začnete chystat jachtu na vyplutí.

Přes den ještě někde zakotvíte na oběd a večer dorazíte do plánovaného místa kotvení, kde se však zvedají nepříjemné vlny. Proto vás čeká rozhodnutí, jestli zůstat a jít podle plánu na večeři, ale riskovat, že se v noci moc nevyspíte, nebo změnit plán a odplout pár mil do klidné zátoky a nejít na večeři, nebo opustit jachtu a vydat se na svém dinghy s malým motorem na plavbu na večeři a pak zpět. Bude to sice vždy určitý kompromis, ale každou z těchto variant si nakonec můžete společně užít.

Který z těchto typů plaveb je vám bližší?

Žádná z možností není správná nebo špatná, ale jedna z nich bude určitě lépe odpovídat vaší představě o dokonalé plavbě. Crewed charter znamená, stručně řečeno, méně povinností a odpovědnosti a více času na zábavu



Na katamaranech okolo padesáti stop zastává hosteska i práci s kotvou, s fendry nebo lany. Pokud se do toho hosté nechtějí pouštět, tak nemusí.



Kávu nebo něco osvěžujícího připraví a nabídne hosteska hned při příchodu na palubu.

pro všechny zúčastněné, přitom dobrý profesionální kapitán rád zapojí zájemce do řízení lodi, takže i vášniví jachtaři si přijdou na své. Dobrá hosteska zase zájemce ráda provede po místním tržišti a nechá vás připravit k večeři specialitu, kterou pro přátele tradičně vaříte, ale o nádobí se už nebudete muset starat. Jako hlavní nevýhoda crewed charteru je vnímána přítomnost cizí osoby či osob na palubě.

Na bareboat charteru je vyzdvihováno zejména naprosté soukromí a svoboda, je to o něco dobrodružnější a celkově se jedná o život na palubě „se vším všudy“. Jeho nevýhodou jsou pak různorodé práce spojené s pobyt na jachtě, ale zejména značná odpovědnost kapitána, který se zároveň musí vzdát části zábavy a radovánky, a mimo jiné by se měl krotit i v konzumaci alkoholu. Tady si neodpustím ještě drobnou poznámku: dobré víno nebo studené pivo na palubě chutná dvojnásob, jenže znáte nějaké pojištění, které nemá ve výluce škody způsobené pod vlivem alkoholu? Já ne.

Pokud jste zatím volili spíše bareboat charter, ale uvažujete o plavbě s profesionální posádkou, máme pro vás několik rad a informací:

- Kvalitní služby poznáte už předem – charterová společnost vám před potvrzením charteru pošle životopis posádky, abyste věděli, kdo se o vás bude starat. „Crew“ je povolání jako každé jiné a kvalitní posádky mají za sebou řadu kurzů a školení s profesionální certifikací, nejrozšířenější jsou u kapitánů licence RYA s komerčním rozšířením (commercial endorsement)

- Jak se bude blížit termín vyplutí, dostanete formulář za účelem zjištění vašich preferencí, potřeb, přání a představ. Čím přesněji je vyjádříte, tím víc bude vaše dovolená z říše snů. Nezapomeňte na alergie či stravovací omezení a popište i to, jaká místa chcete vidět, jestli raději kotvíte v rušném přístavu či klidné zátoky a zda chcete jezdit na vodních lyžích, paddleboardu či kajaku nebo šnorchlovat, případně se potápět s přístroji.
- Před naloděním budete požádáni o zálohu na úhradu výdajů za potraviny, naftu či marinu (tzv. APA) ve výši asi 20% z ceny pronájmu. Během plavby vám posádka předkládá průběžné vyúčtování a v poslední den charteru se vše uzavře a vyrovná.
- Když vyberete jachtu, kde jsou prostory pro posádku alespoň částečně odděleny od prostor pro hosty, zaručí vám to větší míru soukromí i lepší služby než na menších jachtách. Kvalitní posádky vyhledávají kvalitní zázemí.
- I během plavby dejte posádce vědět, co se vám líbí, co oceňujete, a co byste naopak chtěli jinak.

Možná se po vyzkoušení crewed charteru nikdy nevrátíte k plavbě bez posádky, možná vás to neosloví a možná budete oba typy dovolené střídát, třeba podle toho, v jakém složení a rozpoložení vaše parta zrovna na moře vyrazí. V každém případě přejeme bezpečnou plavbu a spoustu krásných zážitků z ní!

Text a foto Tomáš Kapička, Altumare
www.altumare.cz

ELBA 45

Katamaran, který překoná všechna očekávání





Obliba katamaranů v jachtařském světě neustále roste, především na trhu charterových jachet. Svými užitnými vlastnostmi se katamarany ideálně hodí pro většinovou klientelu, která se chce na moři hlavně rekreovat, pokud možno v maximálním pohodlí. Rostoucí trh pak nutí výrobce, aby přicházeli s neustále novými a luxusnějšími typy, jakým je i katamaran Elba 45, novinka francouzské loděnice Fountaine Pajot, která od sezony 2022 doplní flotilu české společnosti Bémex Boot v chorvatském Sukošanu.



Hlavní plachta má velmi širokou hlavovou část, což dává tušit velmi dobré výkony na plachty.

dla zaujímají špičku technologického vývoje v oblasti plavebních vlastností i cestovního komfortu.

Elba 45

Loděnice Fountaine Pajot má ve své nabídce cestovní plachetní katamarany od 40 do 67 stop délky, nová Elba 45 tak patří spíše k těm menším. Katamaran je z principu nemotorné plavidlo a pro kormidelníka obtížně přehlédnutelné, takže při hodnocení každé vícetrupé lodi je třeba si povšimnout, jak se s tímto problémem konstruktéři vypořádali. Za posledních dvacet let se u cestovních katamaranů rozšířila praxe umisťovat kormidelní stanoviště na střechu palubní nástavby, respektive do jakéhosi „mezaninu“ v polovině výšky, aby měl kormidelník výhled na všechny čtyři „konce“ svého plavidla. Této praktiky se drželi i konstruktéři Elby 45 a umístili kormidelní stanoviště na jakýsi stupňovitý piedestal, zvedající se na pravoboku z úrovně kokpitu do takové výše, aby kormidelník horní polovinou těla vyčníval nad střechní nástavbu a měl dostatečný výhled. Jelikož pevná střecha kryje i kokpit, nebyl problém do ní integrovat sedačku, na níž se může kormidelník posadit. Také je třeba ocenit, že kormidelní piedestal je přístupný jak z pravobočního palubního ochozu, tak ze salonu, což přispívá k pohodové obsluze plavidla a usnadňuje pohyb posádky.

Na koncepci cestovních katamaranů se toho již mnoho měnit nedá. Stejně jako její konkurenti má i Elba 45 vysoké objemné trupy, aby zaručila žádaný obytný standard, a na spojovací

Loděnici Fountaine Pajot založili v roce 1976 francouzští jachtaři Marc Pajot a Jean François Fountaine se specializací na výrobu vícetrupých plavidel. Především Marc Pajot se zapsal do historie jachtingu jako stříbrný medailista na OH 1972 ve třídě FD, v níž byl pětinasobným mistrem světa, a poté jako skipper katamaranů Elf Aquitaine; na 62stopém modelu pak v roce 1981 ustavil rekord v přeplavbě Atlantiku časem 9 dní, 10 hodin, 6 minut a 34 sekund. Své manažerské schopnosti předvedl v Americkém poháru, když dokázal čtyřikrát sestavit realizační tým a jako skipper a kormidelník vést tři francouzské pohárové jachty (1987, 1992, 1995) a další pod švýcarskou vlajkou (2000). Oprávněně se stal tváří firmy, která úspěšně produkuje jak plachetní, tak motorové katamarany, přičemž jeho zkušenosti jsou zárukou, že firemní plavi-



Kuchyňský kout plynule navazuje na venkovní sezení.



Lod' je navržena tak, aby plavbu i většinu manévřů zvládnul kapitán sám.

plošině umístěnou palubní nástavbu se salo- nem. Ten je však zkrácen a minimálně třetina plochy středové plošiny je vyhrazena pro ob- rovský kokpit, který díky pevné střeše orga- nicky navazuje na salon a tvoří jeho otevřené pokračování – jako kdybyste měli doma k oby- vacímu pokoji připojenou zastřešenou terasu.

Je to nejen elegantní, ale také je tím zajištěna vysoká úroveň komfortu při charteru v teplých mořích, pro něž jsou cestovní katamarany přednostně určeny.

Při stylistickém řešení trupů se loděnice Fountaine Pajot přidržel osvědčených zaob-

lených klounovců, které opticky zjemňují boční siluetu katamaranu, a vsadila do jejich zádí tradiční schůdky k malým koupacím plo- šinám se žebříky do vody. K zadní hraně stře- dové plošiny je ještě přivěšeno koupací molo, takže přístup do vody je opravdu štedrý. Boční plochy trupů pak odlehčují nápaditě



Charakteristický pro salon katamaranu je výhled v úhlu 360°.



Na flybridge se může pohodlně usadit celá posádka.

řešená okna ve tvaru lichoběžníků se zakřivenými hranami. Do nich jsou vsazeny rámy menších otevíracích okének, sloužících k větrání. Pokud se vrátíme na palubu, stojí za zmínku, že obvyklou příďovou síť přinej-

menším z poloviny nahradila pevná paluba, takže před nástavbou vznikl relaxační prostor s matracemi na slunění, z nichž se dají vytvořit zvednutím opěradel pohovky s atraktivním výhledem přes příď.

Pevná střeška nad kokpitem umožnila zakomponovat do konstrukce Elby 45 další relaxační prostor. Lehká kostra z nerezových trubek slouží jako podpora pro čalouněné sezení ve tvaru „U“, umístěné na střeše, takže kromě



Moderní interiér a velká dvoulůžka najdou hosté ve všech čtyřech kajutách.



Každá kajuta je vybavena samostatnou koupelnou se sprchou.



Vladislav Bezecný, majitel Bemex Boot

Vladislava Bezecného, majitele firmy Bemex Boot, jsme se zeptali na aktuální stav charterové flotily jeho firmy v Chorvatsku, na to, jak vidí vývoj trhu a proč je jedna z nových lodí ve flotile pro rok 2022 právě katamaran Elba 45.

V letošním roce se naše flotila rozrostla o dva katamarany Bali, na sezonu 2022 to budou další dva katamarany Fountaine Pajot a jedna plachetnice Oceanis 40.1. Trendem jsou aktuálně jednoznačně katamarany a my tomuto trendu vycházíme vstříc.

Uplynulá jachtařská sezona byla zcela mimořádná. Její začátek byl sice ještě ovlivněn dobíhajícími restrikcemi, nicméně od července bylo prakticky nemožné sehnat na Jadranu jakoukoli loď, pokud jste ji neměli předem objednanou. Jak nejistota a komplikace s cestováním, tak jistota bezpečné dovolené na palubě jachty mimo civilizaci přilákala tisíce nových klientů, kteří vyměnili pohodlí hotelu za jachtu a objevili tak zcela výjimečné kouzlo této dovolené. A právě tato nejachtařská klientela si nejčastěji vybírá pro svůj pobyt na vodě ka-

tamarany, a to ideálně v plné výbavě. Takový klient ani moc neřeší, kolik katamaran stojí na týden, ale hlavně to, jaké skýtá pohodlí a výbavu. Naprostou nezbytností je proto u těchto lodí generátor, klimatizace a odsolovačka mořské vody. S touto výbavou se již opravdu jedná o naprosto autonomní dům na vodě a ani náročného konzumenta hotelů to nezklame, ba naopak. Většina těchto klientů se bezpochyby bude na katamarany dále vracet, protože jak my zkušeně dobře víme, dovolenou na lodi žádný hotel nenahradí a mnozí to objevili teprve díky pandemii.

Největší zájem charterových klientů je obecně vždy o novinky a katamaran Elba 45 je relativní novinka. Říkám relativní, protože Elba se sice vyrábí již druhým rokem, nicméně kvůli dodacím termínům, které se vzhledem k obrovskému zájmu o katamarany neustále prodlužují, jsme se k prvnímu kusu po dlouhém čekání dostali teprve před měsícem, kdy jsem loď přebíral v La Rochelle, a bude tak pohodlně připravena k pronajímání již od začátku sezony 2022. Pro mne osobně je největším bonusem na tomto modelu velmi komfortní flybridge s prostorným sezením prakticky pro celou posádku, což u katamaranů této velikosti nebylo dosud obvyklé. Katamaran skýtá ve svých čtyřech kajutách takový komfort, který již uspokojí prakticky jakéhokoli zákazníka. Větší modely katamaranů už mnohdy výraznější pohodlí ani neposkytují, protože u charterových verzí je v jen o málo větším trupu zpravidla napěchováno více kajut a toalet, takže celkový komfort je ve výsledku stejný nebo horší, nemluvě o množství pasážérů na palubě. Katamarany Elba 45 dostupné na charter je navíc zatím možné počítat na prstech, takže o jeho vytíženost v sezoně 2022 nemám jedinou obavu. A na následující sezonu 2023 již máme do naší charterové flotily objednan mimo další novinky Fountaine Pajot, modelu Tanna 47, ještě jeden katamaran Elba 45.



Celý katamaran je možné obsluhovat od kormidla.

„kryté terasy“ má posádka k dispozici ještě „balkon“. A na přední části střešky je místo pro další čalouněnou plochu na slunění.

Konec střešky nad kokpitem podpírají sloupky z nerezových trubek, které jsou na střeše propojeny kolejnicí hlavních oteží. Tím je vytvořen tuhý rám, který přenáší tah hlavní plachty do celé konstrukce katamaranu a zabraňuje, aby se střeška deformovala. Za kolejnicí pak střechu až k zadnímu okraji vyplňují solární panely.

Elba 45 je oplachtěna jako šalupa s genou a jako prakticky u všech cestovních katamaranů se pro ukládání hlavní plachty používá systém „lazy jack a lazy bag“, neboť každý jiný systém by byl kvůli vysoko umístěnému ráhnu mnohem pracnější. Hlavní plachta má téměř obdélníkový tvar s širokou hlavovou částí a je opatřena třemi refy se systémem jednoho refovacího lana.

Jak už je dnes nepsaným pravidlem, všechny prvky pohyblivého lanoví jsou vyvedeny před kormidelní stanoviště, kde jsou osazeny tři vinšy a baterie stoperů. Otež hlavní plachty je vedena pod ráhmem až ke stěžni a odtud





Úplný konec střešky nástavby lze využít pro instalaci solárních panelů.

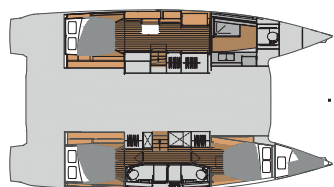
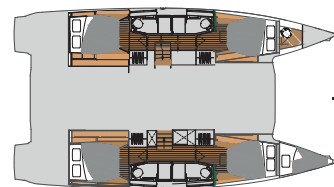
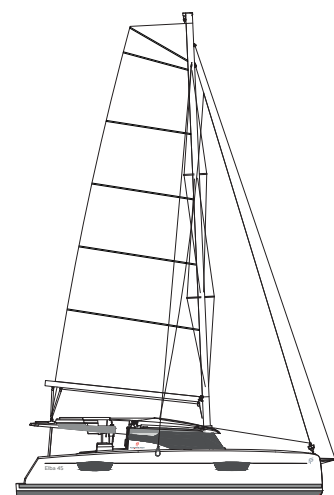
po střeše nástavby před kormidelníka. Obdobně jsou od kosátkových průvlaků na krátkých kolejnicích přivedeny na dosah kormidelníka kosátkové otěže. Výtahy a další pomocná lana jsou pak vedeny sadou plochých kladek po pravoboku střešky ke stoperům před kormidelníkem. Teoreticky by měl ovládání katamaranu zvládnout jeden člověk, avšak podle mých zkušeností bude při obrazech minimálně potřebovat pomoc autopilota, ne-li dalších členů posádky.

Jak již bylo řečeno, u Elby 45 neexistuje ostrá hranice mezi exteriérem a interiérem, krytým kokpitem plynule přechází jedno v druhé, přičemž si nelze nepovšimnout množství sedacího nábytku. U tohoto katamaranu jsou pohovky, lavice, sedačky a plochy na slunění všude, kam se podíváte. Veškerý nábytek však má poněkud strohé rysy, svými hranatými tvary a rozmístěním jako podle rastru působí až příliš geometricky a prozrazuje, že vznikl po-

čítačovým návrhářstvím. Navíc kombinace šedé a bílé, popřípadě ploch leštěného kovu, vnuká pocit monotónnosti a chladu. Odpovídá však současnému trendu jachetních interiérů a loděnice zřejmě sází na vkus dnešní charterové klientely, na to, aby se interiér blížil tomu, co mají jejich zákazníci doma, co se dnes v bytové architektuře pokládá za moderní.

Jelikož stěny palubní nástavby prakticky tvoří okna se sloupky minimální šíře, je ze salonu dokonalý, panoramatický výhled. Pod čelním sklem a na pravoboku se nachází velká pohovka do „U“, na níž na levoboku navazuje kuchyně a na pravoboku pracoviště navigátora s dotykovým displejem, radiotelefonem a dalším vybavením. Se sedačkou se zde nepočítá, předpokládá se, že při počítačem podporované navigaci nebude zapotřebí, aby navigátor vysedával u navigačního stolu, když všechny potřebné údaje jsou stejně k dispozici na stanovišti kormidelníka.

Za příplatek je možné objednat klasický velký stůl, navíc přestavitelný na dvoulůžko. Hlavní jídelní stůl se nachází v krytém kokpitu. Je posunut na levobok a z pravé strany se u něho sedí na středové lavici. Kokpit též může být vybaven bufetovou kuchyňkou s chladničkou, což je řešeno jako samostatný laminátový box, jenž se dá snadno osadit a stejně snadno sejmout.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Elba 45

Celková délka	13,45 m
Šířka	7,55 m
Prázdná hmotnost	14 000 kg
Ponor	1,2 m
Plocha plachet celkem	75 m ²
Gena	49 m ²
Pomocný pohon/ alternativně	2x 50/ 2x 60 HP
Voda	2x 350 l
Palivo	470 l
Design	Berret-Racoupeau Design
Počet kajut / lůžek	4+1/8+1
www.bemexboot.cz	



Díky opalovacím lehátkům bude kapitán jen málokdy za kormidlem úplně osamělý.

U všech katamaranů se spací kajuty a sanitární vybavení situují do trupů a Elba 45 není výjimkou. Loděnice Fountaine Pajot nabízí dvojí uspořádání. Ve verzi Quatuor jsou oba trupy uspořádány symetricky, v předích jsou menší kajuty s pódiovými dvojlůžky, v zadích prostornější kajuty, též s pódiovými dvojlůžky a s většími úložnými prostory. Mezi nimi se pak nacházejí sanitární buňky s toaletami a sprchovými kouty, takže loď disponuje čtyřmi apartmány. Jestliže je verze Quatuor optimalizována pro charter, pak verze Maestro se dá označit jako majitelská. Pravoboční trup je stejný, obsahuje dvě

kajuty a příslušné sanitární buňky, ale levo-boční je uspořádán jako majitelské apartmá. V zádi se nachází spací kajuta, uprostřed pracovní s psacím stolem a dalším vybavením včetně velké LED televize, v přídi prostorná koupelna a toaleta.

A je třeba se ještě zmínit o nápaditém řešení vstupu do trupů ze salonu. Tvoří jej odsuvné dveře o průřezu obráceného písmene „L“, takže se dveřmi se odsune i část nadpraží. Člověku sestupujícímu po schůdkách do trupu tedy nehrozí, že si rozbije hlavu o horní okraj rámu.

S reklamním tvrzením, že Elba 45 je katamaran, který překoná vaše očekávání, lze souhlasit. Tím, že konstruktéři opatřili kokpit pevnou střešou, podstatným způsobem rozšířili obytný prostor, aniž by museli nadměrně zvětšit objem trupů nebo nástavby. Velmi důmyslně je řešeno stanoviště kormidelníka, připomíná chytrou horákyni – ani v kokpitu, ani na střeše – takže elegantní siluetu Elby 45 nekaží věžovitá kormidelna. Také v komfortu, v tom účelném a nikoli procovském, Elba 45 překonává své soupeře, na této lodi si opravdu každý může najít soukromý koutek k relaxaci. Ano, Elba 45 není žádným sportovním polykačem míl, ale plovoucím hotelem, avšak sympatickým hotelem, jehož plavební vlastnosti teprve čekají na ověření provozem. Určitě však nebudou horší než u jiných cestovních katamaranů, spíše lepší, jak napovídá čistší silueta, kompaktnější tvary a celospřávaná hlavní plachta s širokou hlavovou částí.

Text František Novotný

Foto Fountaine Pajot



Pro sezení uvnitř je ve standardní výbavě malý stolek, počítá se se stolováním na kryté zadní palubě. Jako extra výbavu je ale možné objednat klasický velký jídelní stůl, navíc přestavitelný na dvojlůžko.

Video



LEPŠÍ NEŽ KDY PŘEDTÍM



RACE



YACHT

JETSURF

BORN FOR FUN

JetSurf není na trhu s motorovými prkny žádným nováčkem. Globálnímu trhu vévodí už jedenáct let a v roce 2021 představil ve svém širokém portfoliu celou řadu revolučních novinek. Mezi modely si najde to své jezdec každé kategorie, ať už se jedná o rekreačního uživatele, sportovce nebo dokonce závodníka. Závodní model JetSurf Titanium DFI přišel s revolučním tvarem plováku a možnostmi nastavení pozice ploutví, čímž se stal ještě agilnější než kdy dříve. Celou rodinu produktů pak pojí komfortní mobilita a skvělý jízdní zážitek. Prkna jsou navíc vybavena FCS systémem uchycení ploutví – nářadí je tedy už minulostí. V roce 2022 se milovníci motorového surfování mohou těšit na nový model ADVENTURE DFI, který slibuje vyšší jízdní komfort díky novému tvaru plováku a rozšíření možností využití příslušenství pro delší plavby.



Mezi elektrickými skateboardy JetSurf sází mimo sportovní modely také na designový kousek Yacht. Ten na první pohled oslní týkovým dřevem v kombinaci s bílým lakováním a karbonem, čímž skvěle zapadne jako doplněk na každé jachtě a také oživí život v marinách.



KONTAKT:

email: sales@jetsurf.com
telefon: +420 774 602 701
web: www.jetsurf.com

 JetSurf official
 @jetsurf_official

PODZIMNÍ CHARTER
Kornatské ostrovy





V Čechách to vypadá na drsný podzim, a tak je nejvyšší čas vyrazit na moře. Jde to na Balt, tam ale není počasí lepší než doma. Další možnosti jsou nějaká teplá moře. To však znamená letět a s tím je spojena řada komplikací. Nejjednodušší je vyrazit do Chorvatska. Sezona, která byla letos opravdu dlouhá, totiž pokračuje i na úplném konci října.



Návětrná strana ostrova Piškera

Dny jsou kratší a je třeba počítat s tím, že pokud chcete zakotvit za světla, musí to být do 17:30, maximálně do 18:15. Není nutné do vybrané mariny, zátoky či městečka přijíždět dříve, všude je prostě místo. To je jedna dost podstatná výhoda podzimního charteru.

Sice nejsou v provozu všechny restaurace, ale při správném výběru trasy je skoro všude možné dostat kávu, nakoupit a občas se i někde najíst.

Výběr lodě konzultujeme s Matějem Novákem, současným majitelem osvědčené české chartové firmy Yacht Club Praha. Matěj firmu převzal po svém dědovi, Jirkovi Jelínkovi, který ji založil před jednácti lety. Základnu má Yacht Club Praha v marině D-Marin Mandalina v Šibeniku, což je strategické místo, ze kterého je dosažitelný prakticky celý Jadran.

Matěj nám doporučil pro pozdní podzim loď vybavenou topením, za což mu každý večer v duchu děkujeme. Je to osvědčená Bavaria Cruiser 46 jménem AVATAR, rok výroby 2017.



Paddleboard se na palubě hodí vždy.

Má najeto 1 103 motohodin. Loď, která není na první pohled krásná, má vše, co je pro plavbu potřeba, a vše velmi dobře funguje. Navíc je snadno ovladatelná, pohodlná, prostorná a dobře jede jak na motor, tak na plachty. Vzhledem k malé posádce a předpovědi, která slibuje relativně silný vítr, ani nebereme genakr, i když je na něj AVATAR připraven. Má nejen třetí pár vinšů, ale také výtah a oko na přední lem na mohutném příďovém kování.

Základnu má Yacht Club Praha v D-Marin Mandalina v Šibeniku, což je strategické místo, ze kterého je dosažitelný prakticky celý Jadran.

Po dost větrné druhé polovině října, kdy se jela Česká námořní rallye, slibuje poslední říjnový týden na Jadranu o hodně lepší podmínky. Vyplouváme v neděli a předpověď pro první den ukazuje teplotu okolo 18 stupňů Celsia



Klidná hladina a příjemný vítr doprovázely celou podzimní plavbu.



V městském přístavu Sali vše funguje i mimo hlavní sezonu.



YACHT CLUB PRAHA

Yacht Club Praha (YCP) založil již na počátku devadesátých let známý průkopník adrenalinových sportů a vášnivý jachtař Jiří Jelínek jako Jachetní klub Praha. Tento outdoorový guru sám postavil svou první plachetnici jménem SHINOOK, kterou v létě 1990 převzal na Jadran.

Jachetní klub, jako jedna z prvních českých charterových společností, začal organizovat plavby, půjčování lodí a kapitánské kurzy. Jirka Jelínek Jadran vždy miloval a ten se stal jeho druhým domovem. Postupem času se společnost rozrostla a stala se zcela profesionální. Flotilu rozšířil o nové lodě, které YCP pravidelně obměňuje a modernizuje, pořádají se školení kapitánů a kapitánské kurzy. Jiří Jelínek byl také u zrodu Májové regaty, která se pravidelně jezdí začátkem května v oblasti Kornatů a Murterského moře.

Když Jirka Jelínek v lednu 2016 ve svých 76 letech náhle odešel, převzal starost o firmu jeho vnuk Matěj Novák, který v YCP pod vedením Jiřího Jelínka začínal jako skipper, vedl kapitánské kurzy a podílel se na fungování firmy. Měl pro to velmi dobré předpoklady.

Po skončení plavby jsme Matějovi položili několik otázek.

Jak hodnotíte letošní sezonu?

Letošní sezona byla nakonec dobrá. Na začátku jsme se trochu báli, jak nás covid ovlivní, ale nakonec to bylo výrazně lepší než v loňském roce, kdy jsme byli nuceni vydávat hodně voucherů na nerealizované pronájmy. Klientům bych rád poděkoval za vstřícnost a trpělivost. Pokud by chtěli hned vrátit peníze, mohlo to pro nás být hodně těžké. Díky tomu, že se tak nestalo, jsme přežili a měli prostor na nadechnutí. Stejně to ale nebylo jednoduché, restrikce v cestování nám sebraly duben a květen, potom to nabralo neskutečné obrátky a od července do poloviny října bylo vše vyprodáno.

Jaké jsou vlastně podmínky pro podnikání v Chorvatsku?

Musím říci, že chorvatská vláda začala již v roce 2020 s podporou charterových firem,



Matěj Novák na palubě jedné z lodí Yacht Clubu Praha

a to nám velmi pomohlo. Také díky tomu jsme situaci v pohodě zvládli.

Rád bych se zeptal na vaši flotilu. Plánujete nějaké změny?

V 2020 jsme prodali naši Bavarii 40. Byla to nejstarší loď ve flotile, tak nám to přišlo logické. Místo ní jsme pořídili model Bavaria 41 a navíc jsme dokoupili Jeanneau Sun Odyssey 449. Z dnešního pohledu to hodnotím jako správné rozhodnutí, i když to bylo trochu riskantní. Nyní má loď mnohem vyšší cenu, než když jsme ji pořizovali. Pro sezonu 2022 máme navíc objednanou Beneteau Oceanis 51.1. Ocitli jsme se na rozcestí, zda pořídit katamaran nebo zůstat u jednotrupých lodí. Já jsem srdcem jachtař, který miluje jednotrupé lodě, ale zároveň chceme vyjít vstříc klientům, kteří chtějí na lodi dostatek prostoru, a Oceanis 51.1 je svým kokpitem katamaranům hodně podobná nebo se jim alespoň blíží. Zároveň si milovník jachtingu užije krásné plachtění. Kvůli dodacím termínům nebylo jednoduché loď získat. Loď v naší flotile bude ve verzi 5 + 1 kajut.

Zvedla se určitě poptávka po kapitánech. Více lidí si chce dovolenou na lodi opravdu užít bez stresu. Velká výhoda pro klienty to je především v hlavní sezoně, kdy bylo tady na Jadranu skutečně plno. Zkušený kapitán zná místa, kde ještě není tolik lidí, a zároveň ví, kde a jak udělat rezervaci.

To je pro vaše klienty určitě velmi dobrá zpráva. Nové lodě bývají vždy obsazovány první. Jaké máte další plány na příští sezonu?

Každoročně obnovujeme na našich lodích řadu věcí. Naše filozofie je lodě pravidelně udržovat a ponechat si je delší dobu. Moje filozofie je pětiletý obnovovací plán na plachty. Lana a plachty prostě musí být na našich lodích v pořádku. Pořizujeme také nejvíce opotřeбенé díly, nezapomínáme ale ani na nábytek, jako jsou například nové stoly. Chceme reinvestovat do lodí tak, aby byly neustále v dobré kondici.

Děkujeme za rozhovor.

a severovýchodní vítr 12, v nárazech 18 uzlů a jasnou oblohu. Ze Šibeniku vyplouváme na motor, ale již na úrovni ostrova Zlarin vytahujeme plachty a pokračujeme na zadoboční vítr. Ostrov Tijat míjíme pravobokem a vyostřujeme přes Murterské moře na boční vítr. Krásná plavba s rychlostí, která často překračuje osm uzlů na rovném moři, by udělala radost každému jachtaři. Jako cíl jsme vybrali marinu Žut na stejnojmenném ostrově. V posledním říjnovém týdnu bychom čekali, že bude marina prázdná. Tak to nebylo. Několik desítek lodí tam kotvilo kvůli právě probíhající výstavě Biograd Boat Show. K tomu dorazily dvě flotilové plavby po deseti a dvanácti lodích a pár opozdílů podobně jako my. Jsou otevřeny všechny tři restaurace. Trochu nás zarazily ceny, které jsou zde poněkud přehnané. Jinak Žut nezklamal – krásná příroda a klid. Je nutné počítat s tím, že marina zavírá na konci října. Uplutá vzdálenost 35 Nm, průměrná rychlost na plachty 6,9 uzlu. Cena za kotvení 660 HRK, káva 20, cappuccino 25 HRK, což je absolutní rekord celé plavby.

Mezi Dugim otokem a Molatem vyplouváme na otevřené moře a užíváme si tu volnost a výhled jen na volné moře.

Pondělí mělo být podle předpovědi skoro bez větru, ale s dostatkem sluníčka, což se beze zbytku naplnilo. Zvolili jsme krátkou etapu do mariny Iž. Po koupání se trochu zvedá vítr, a tak pomalu křižujeme Sitským kanálem až téměř k průplavu Zdrac mezi ostrovy Pašman a Ugljan. Tam stahujeme plachty a na motor pokračujeme do mariny. Opět překvapení v podobě téměř plné mariny. Funguje obchod i dvě restaurace, ale dost jich je také zavřených. Marina je v provozu včetně servisu lodí, sprchy i toalety. V marině platíme 480 HRK. Káva stojí 9, cappuccino 12 HRK. Uplutá vzdálenost 16 Nm.

Třetí den vyplouváme dále na sever a míříme na ostrov Ist. Čeká nás krásné křižování ve větru 8 až 12 uzlů na rovné hladině. Vítr je stálý, směr mění pouze díky stočení mezi ostrovy. Mezi Dugim otokem a Molatem vyplouváme na ote-

vřené moře a užíváme si tu volnost a výhled jen na odní hladinu, kde se za obzorem rozkládá italské pobřeží. Po čtyřech hodinách křižování a 25 Nm kotvíme zádí u krátkého vnitřního mola ostrově Ist. Ten je poměrně obydlený i v tuto roční dobu a fungují zde i na podzim dva obchody a jedna kavárna s omezenou otvírací dobou. V zátocce ještě kotví další tři lodě. Bohužel ale chybí bóje, kterých tu bývalo několik desítek. Zmizely prý kvůli velkému zdanění, takže se nikomu z místních nevyplatí starat se o ně. Netýká se to jen Istu, ale řady dalších míst. Zmizely z Unije, z Premudy a tak by bylo možné pokračovat. Kotvení stojí 400 HRK, cappuccino 9 HRK, což je nejnižší cena za celou plavbu. K dispozici je elektrická přípojka, voda a záchody se sprchou nikoliv.

Další trasu volíme zpět na jih a plujeme z Istu do Sali na Dugim otoku. Daří se nám vyplout bez nutnosti startovat motor, pěkně po staru na zadoboční vítr. Nejprve vytahujeme genu, po kontrole, že je vše v pořádku, uvolňujeme další lana a pěkně potichu opouštíme příjemné kotviště i ostrov. Celkem zde byly tři lodě na kotvě a my jako jediní hosté na mole. Až na úroveň ostrova Iž plujeme na plachty na boční, zadoboční a nakonec přední vítr, který ale ve 14 hodin definitivně utichá, a tak pokračujeme směr Sali na motor. Při plouvání v 16:45 a jsme druhá loď na molu. Po nás ještě dorazí další čtyři. Kotvení včetně vody, elektrické přípojky, sprchy a toalety stojí 500 HRK. Hned proti molu jsou bar a dobře zásobený, a překvapivě velký supermarket. V kavárně na konci zátoky stojí káva příjemných 8 HRK



Při průjezdu soustrovím Kornati si vychutnáváme klidnou plavbu po prázdné vodní hladině.





Pohled na molo mariny Žut na stejnojmenném ostrově se nikdy neomrzí.

a cappuccino 10 HRK. Ani nás nenapadlo, že do restaurace bude nutná rezervace. Nakonec jsme se ale najedli za relativně rozumnou cenu. Hlavní město ostrova Dugi otok žije celoročně a v sezoně se sem vejde okolo stovky lodí.

Přesto, že jsme tuto plavbu absolvovali poslední týden v říjnu, ani jeden den jsme nezažili vlny, příliš silný vítr nebo déšť.

Ve čtvrtek pokračujeme za úplného bezvětří pomalu dále na jih a směřujeme do národního parku Kornati přes průplav Vela Pro-

versa. Ještě před ním potkááme dvojici delfínů, kteří nám párkrát ukázali svoje ploutve a bez většího zájmu prostě plují opačným směrem. Zvedá se mírný západní vítr, a tak pomalu proplouváme podél ostrova Kornat. Celý den je krásné a teplé počasí, na sluníčku to znamená kraťasy a triko. Jako cíl jsme zvolili marinu Piškera na nejzápadnějším výběžku tohoto souostroví. Cena 745 HRK v sobě zahrnuje i vstup do národního parku Kornati, restaurace i obchod je již zavřený. Byli jsme zde jediní hosté a v sobotu marina zavírá.

Závěrečný den plavby v pátek dopoledne si užíváme opět mírný severozápadní vítr a na plachty proplouváme Kornati směrem zpět k Šibeniku. Po obědě vítr znovu utichá, takže poslední úsek plujeme již jen na motor. Zbývá krátká nostalgická zastávka v Tribunji a návrat do Šibeniku.

Přesto, že jsme tuto plavbu absolvovali poslední týden v říjnu, ani jeden den jsme nezažili vlny, příliš silný vítr nebo déšť. Zvláště večer a v noci jsme ocenili vestavěné topení naší lodě AVATAR a nutno říct, že neklamala ani v jednom směru.

Text Daniel Guryča

Foto Jana Ježková



Na Istu kotvit zádí u mola se v sezoně prostě nemůže povést.



Plujeme

Zažijte svobodu pod plachtami,
dopřejte si pohodu a nádherné zážitky.
Vybereme tu nejlepší loď přímo pro vás!

Nabízíme pronájem lodí bez kapitána i s kapitánem, kabinový charter na luxusních katamaránech v exotice.

JACHTING, TO JE SVOBODA

777 170 276 Milu Davidová
www.plujeme.cz info@plujeme.cz



pronájem plachetnic a katamaránů po celém světě
za nejlepší ceny



AYC
ADRIA YACHT CENTER
2022

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




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

www.kubiceksail.cz

- pořádání rekreačních plaveb a námořních expedic
- pronájem lodí / yachtcharter
- kapitánské služby
- pořádáme plavby pro skupiny i jednotlivce
- letní plavby: Chorvatsko, Itálie, Řecko
- zimní plavby: Karibik, Thajsko, Seychely, Fr. Polynésie

Předplatit si můžete na
www.yacht.cz



Objevte tureckou Riviéru

Neustále řešíme jednu z největších záhad na trhu pronájmů jachet. Dlouhodobě nabízíme našim jachtařům pronájem plachetnic na jižním pobřeží Turecka, ale realizace se nám příliš nedaří. Dokonce i regata, kterou jsme v této oblasti naplánovali, musela být pro malý zájem zrušena. Abychom tomu přišli na kloub, rozhodli jsme se letos v říjnu tuto krásnou oblast opět navštívit a pečlivě prozkoumat. Hned na začátek si ale dovolím konstatovat, že k obavám a odmítání není důvod. Turecká Riviéra prostě stojí za návštěvu.







Široký záliv Féthyie Körfezi nabízí až týdenní okružní plavbu.

Tato neprávem opomíjená oblast plavby je neuvěřitelně zajímavá a příjemná. A ve srovnání s ostatními plavbami po Středozemním moři nesrovnatelně bohatší na zážitky. Přitom letadlem je to jen dvě a půl hodiny do Istanbulu a dále necelou hodinu do Dalamanu či Bodrumu. To jsou pro jachtaře hlavní letiště. Turecké jižní pobřeží má přes osm set kilometrů, ale nejzajímavější je jeho západní část v okolí Marmarisu, Göceku až k Alányi. Jsou zde kotviště pro více než 5 000 jachet. Místní zde nabízejí až týdenní plavby na galeách podél pobřeží a ostrovů, historicky nazývané Modrá cesta. Centrem oblasti je Marmaris, kde končí pobřeží Egejského moře a přechází do pobřeží Středozemního moře. Tento předěl bývá nazýván Tyrkysové pobřeží nebo turecká Riviéra.

V letních měsících se sem dají zajistit i přímé charterové lety s našimi cestovními kancelářemi. Začátkem října jsme platili za zpáteční letenku Praha–Dalaman s dvacetikilogramovým zavazadlem 6 900 Kč. Partnerská charterovka zajistila samozřejmě transfer přímo k naší lodi. Noční cesta mikrobusem z letiště do mariny v Marmarisu trvala půldruhé hodiny, platili jsme 80 eur za 10 osob. Dle domluvy na nás čekala Jeanneau 53, která měla dvě ženská jména ANJA SOPHIE. Asi proto, že měla sloužit dva týdny deseti chlapům.

Druhý den dopoledne proběhl opravdu pečlivý check-in a nezbytné nakoupení zásob ve velmi dobře zásobeném supermarketu přímo v marině. Velký nákup nám ochotně dovezli z obchodu až k lodi. Hlavně to byly kartony s pivem, abychom netrpěli žízní. Veškerý alkohol se prodává v každém obchodě, který jsme cestou navštívili, což je na částečně muslimskou zemi

pozoruhodné. Turci mají alkohol zakázaný. Proto vám také všude při setkání nabídnou dobrý čaj. Před vyplutím si posádka ještě vyžádala neomezené wifi připojení na loď, abychom hlavně mohli sledovat úspěšný vývoj voleb u nás doma. Navíc jsme stihli už v poledne vyplout. Místní charterovka má ve smlouvě, že vyplují s lodí před marinou a při návratu před marinou přivoláte pra-



Přísný, ale spravedlivý kapitán Křepelka, přezdívaný Komodor

covníky a ti si sami loď uklidí na místo. Samozřejmě by to zvládl každý kapitán, ale když to požadují, není třeba si odpírat tuto službu. Při návratu jsem napočítal celkem šest jejich pomocníků při uvazování naší lodi k molu. S podobnou ochotou při uvazování u mola jsme v dalších dnech setkávali pravidelně. Ať šlo o příjezd do některé z marin, nebo jen u mola přilehlé hospody. Většinou s elektrickou přípojkou a vodou. Všude byly k dispozici rovněž záchody a sprchy. Jestliže se šlo do hospody, neplatili jsme nic. Když jsme večer odmítli, platili jsme za naši jachtu Jeanneau 53 mezi 15 až 30 eur. V porovnání s cenami v Chorvatsku jsme na jedné pětina poplatku. Tyto možnosti kotvení jsou téměř v každé větší zátocce. Nestalo se, že by nebylo místo. Když bylo obsazené místní lodí, rádi ho pro nás uvolnili. Samozřejmě ochotně a úsměvem. S tímto přátelským přístupem místních jsme se setkávali všude, na výletech, nákupu i v restauracích.



Takto přívětivě s restaurací je připravena většina zátok, zde Serce Limani.

Naše objevná plavba byla dvoutýdenní. První den jsme dopluli do krásné zátoky Serce Limani za slušného větru, kdy loď dosahovala rychlosti až 9 uzlů. Další den jsme navštívili populární zátoku Bozukkale, kde jsme si prohlédli bývalou osmanskou pevnost Ali Baba. A na noc do zátoky Söğüt, s několika moly, velmi dobře chráněnou před větrem. Ten den zase slušně foukalo přes 20 uzlů

a s lodí jsme opět často pluli přes 9 uzlů, stále proti západnímu větru. Vůbec celou plavbu platilo to okřídlené rčení jachtařů, ať pluješ, kam pluješ, vždy to je proti větru. Tady jsme směr plavby otočili na východ, chytali poryvy přes 40 uzlů, navštívili hezké městečko Bozburun, Dirsek a noc jsme trávili v zátocce Hisarönü Golf. Vítr se začal obracet stejně jako my na východní směr. A ze zátoky Ger-

bekse plujeme téměř 30 Nm za bezvětří do Ekin-ciku. Zde nás čekalo překvapení. Ráno se najednou setmělo a do zátoky vletěl vítr s poryvy až 60 uzlů. S uvázanými jachtami mlátil o molo, což se bohužel stalo i nám, než jsme stihli natočit motor a držet ho v odstupu od betonového mola. Tento manévř provedly i všechny okolní lodě, bohužel pozdě. Vzduchem létaly věci z jachet, se-



Pitstop v jedné z marin v Göceku



Všehoschopná posádka: zleva nahoře Harant, Cerman, Škabrouť, Kratochvíl, zleva dole Matoušek, Boubín, kpt. Křepelka, Bergr, Novák, Mück.

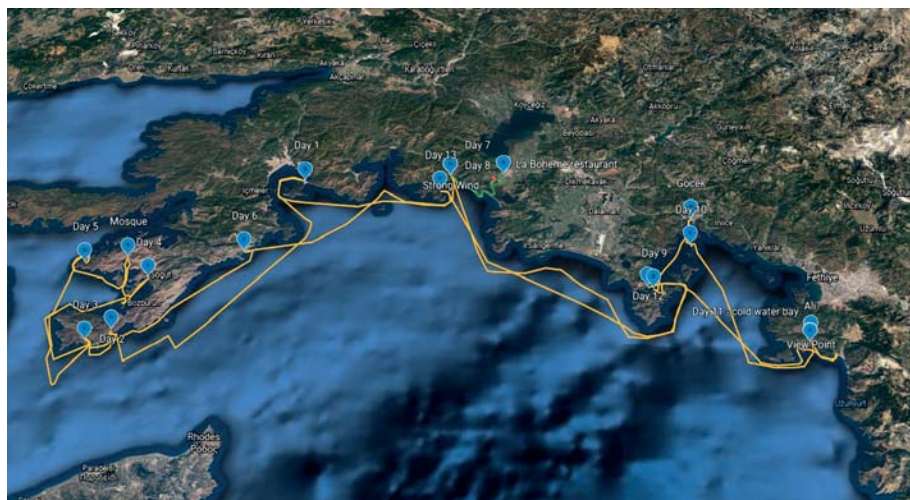
dáky, ručníky a podobně. Tento přechod fronty s sebou přinesl i dopolední déšť. Byl to ostatně jediný déšť za celé dva týdny naší plavby. V poledne jsme překotvili loď, hodili 70 metrů kotvy a uvázali šesti lany, neboť nám místní hlásili večerní opakování této kratochvíle. Jedním lanem nás dokonce sami v noci přivázali za padesát metrů vzdálený vlnolam. A pak celou noc drželi majitelé tureckých lodí hlídku v altánku na mole, kdyby se něco dělo. Naštěstí se ale nic nedělo. Ještě jsme odpoledne

stihli pěkný výlet na místní džunce do rozsáhlého antického města se skalními hroby Kaunosu. Hroby jsou ze 4. století před naším letopočtem a jsou ve skalách nad krásnými lagunami, porostlými rákosem. Navštívit antické město je možné jen na člunu. Po prohlídce jsme se odměnili ve velice pěkné restauraci La Bohème. Přes všechna očekávání noc proběhla v klidu, jen taxikáři a džunkaři hlídali lodě a jejich hláhol se nesl zátokou do čtyř do rána.

Další den jsme dopluli do Göceku, jachetního přístavu s 1 200 úvazišti. Sem jsme do mariny objednali opraváře na nefungující bowthruster. Ten přišel do hodiny a vše opravil. Jednalo se o totálně zrezivělé ovládání, které vyměnil. Městečko Göcek je velmi příjemné s pěknou kolonádou, restauracemi a obchody. Ty jsme využili na doplnění zásob pro žíznivou posádku. Na noc jsme odpluli do romantické zátoky Yassica. Fethiye, největšímu městu v oblasti, nedaleko Göceku, jsme se vyhnuli a opět s pomocníkem z nedaleké hospody Alim jsme se uvázali u skály, přímo pod vyvýšenou hospodou. Zátoka se jmenuje Cold Water Bay kvůli pramenu sladké ledové vody, která vyvěrá na jejím konci. Velkou zajímavostí byl asi hodinový výšlap ze zátoky do vysídlené řecké vesnice Kayaköy, kterou opustili Řekové v roce 1922. Dnes je to město duchů, tři tisíce ruin včetně řeckého kostela. Turci se odmítli do města nastěhovat a na druhé straně kopce si postavili svojí vesnici, dnes nazývanou Vesnicí míru a přátelství. To jsou ty dějinné paradoxy. Dále jsme pokračovali na východ, abychom viděli skákat odvážlivce na padáku z hory nad zátokou s přistáním u pláže Ölüdeniz se zálivem Modrá laguna, uváděné jako nejznámější a nejhezčí kousek země v Turecku. Na noc jsme zakotvili u Gemileru, kolem kterého vedla dříve cesta do Svaté země. Výbornou večeři jsme si dali v restauraci Adaia, kde bylo možné před vyplutím koupit chléb, upečený v peci nad restaurací. Ráno nás již čekala otočka a návrat přes Ekincik, který jsme si zpestřili pěkným potápěním u ost-



Typická zátoka pro tureckou Riviéru



Trasa naší dvoutýdenní plavby

Těsně jsme pluli kolem řeckých ostrovů Rhodos a Simi. Až se covidové šílenství uklidní, je možné plout do Turecka z ostrova Rhodos, kam od nás létají přímé spoje.

Na závěr bych rád upozornil na neuvěřitelně krásné počasí, které jsme měli v polovině října. Až na jedno dopoledne azurové nebe, teplota mezi 25 až 31 stupni. Voda kolem 25 stupňů. Vítr střídavý co do směru i síly, zaplachtili jsme si dostatečně. Věřím, že tato reportáž pomůže zbavit naše jachtaře předsudků a konvencí vůči krásné zemi, jako je Turecko, a povedou své příští neo-hrožené plavby do této příjemné a bezproblémové oblasti. Servis je zde dokonalý a místní lidé se upřímně těší na vaši návštěvu. Bohužel jsme za celé dva týdny potkali jen jednu českou loď, zato ruskými jachtaři se to jen hemžilo. Ti již Turecko objevili, tak je dožeňme.

Na základě této úspěšné plavby zorganizujeme v Turecku naši fun regatu O Napoleonův klobouk v roce 2023. Příští rok pořádáme regatu v Jónském moři na konci září. Těšíme se na vaši účast, více na www.vltava-sailing.cz.

Text Vladimír Křepelka

Foto posádka

rova Yilancik, a pak už jen poslední koupání a návrat do domovské maríny s již zmíněným postupem. Check-out byl proveden pečlivě ve třech lidech. Upozornili jsme je na drobné závady vzniklé opotřebením lodí. Přesto nám v kanceláři naúčtovali 25 eur za stržený uzávěr benzínu u outboardu. Nepříjemný byl ale poplatek za drobné poškození sousední lodi při bouři ve výši 100 eur. Odsouhlasili jsme ho a zaplatili, protože po nás mohli požadovat i výrazně vyšší částku. Ale jak už jsem uvedl, místní lidé jsou příjemní, bezkonfliktní a přátelští.

Pár slov o turecké gastronomii. Ta je založena na zeleninových jídlech, Turci mají nejvyšší spotřebu zeleniny v Evropě. Z masa jsme nejčastěji ochutnávali jehněčí, kuřecí a hovězí. Většinou grilované jako kebab či mleté köfte. A samozřejmě ryby nebo mořské plody. Nesmím zapomenout na meze, lahodné chuťovky, podobné španělským tapas. Ty se podávají velmi různorodě v každé restauraci, například i s hovězími játry nebo chobotnicí. A na závěr hostiny jsme dostávali raki, silnou anýzovou pálenku z fíků a vinných hroznů. Lehce se ředí vodou a říká se jí také lív mléko.

Rád bych upozornil na zvláštní způsob kotvení v Turecku. V drtivé většině zátok jsou připravena mola k vyvážení lodí, spravovaných blízko restaurací. Je ale možné se vázat i mimo

mola. Za tím účelem jsou na břehu zatlučené kolíky, na které se uvazují lana zádi, a přídí jsou lodě samozřejmě na kotvě. Jenže zde je požadováno uvázání na dvou lanech, mezi sebou v pravém úhlu. Tak jsme to tedy dělali i my. Jako důvod vidím, že v zátokách vhodných ke kotvení je obvykle velká hloubka, a proto se lodě vyvazují těsně u břehu, většinou skalnatého. A taky často i natěsně. Celá naše plavba vedla kolem hranice s Řeckem, kam byl kvůli covidu v našem termínu přístup zakázán.



Jižní pobřeží Turecka je bohaté na antické památky, zde Agora v Kaunosu.

inzerce

**VLTAVA
SAILING**



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

PRONÁJEM LODÍ
PRODEJ LODÍ
KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
HAUSBÓTY



Italské Vánoce

Vánoce v Itálii se točí okolo rodiny, dobrého jídla a pití. Někdo by mohl namítat, že to je přece podobně jako v Česku, nicméně v Itálii tomu jídlu přece jen dávají úplně jinou prioritu než u nás. Je to takový jídelní maraton, který se liší podle regionů a konkrétních domácností. Jeden symbolický pokrm jako náš kapr by se tedy těžko hledal.

Jednou z tradic, kterou zachovává mnoho rodin, je svátek sedmi ryb. Štědrý den je historicky v křesťanské tradici postní den, kdy se nejí maso, což však neznamená, že by se z jídelníčku vyloučily ryby. Hlavně na jihu Itálie najdeme rozmanité rybí chody, jako jsou špagety s mušlemi, rybí polévka, marinované ančovičky, pečený úhoř nebo grilované kalamáry. Na Sardinii jsou třeba typickou vánoční delikatesou těstoviny malloreddus (sardinské gnocchi) s čerstvým tuňákem a cherry rajčaty.

Když se přesuneme na sever Itálie, najdeme na štedrovečerní tabuli větší zastoupení masa. Tradičním pokrmem jsou domácí tortellini in brodo. Nejčastěji to jsou tortellini plněné vepřovým masem a mortadellou podávané ve vývaru z kuřete nebo kapouna. Pro Itálii je nedílnou součástí oslav společná příprava jídla, ne pouhá konzumace. A tak se tradičně rodiny scházejí dříve a společně připravují těsto a náplň na domácí tortellini. Při válení a tvarování si povídají, popíjí a baví se.

Tortellini však nejsou jediné těstoviny, které bychom našli na sváteční tabuli. Plněné těstoviny různých druhů, tvarů a náplní sice převládají, ale hodně lidí se neobejde také bez klasických lasagní, ať už jsou plněné ma-

sovým ragú, zeleninou nebo rybami. Většina těchto pokrmů je trochu náročnější na přípravu, což není to, co by námořníci obvykle vyhledávali na dovolené na lodi. Trávit čas s ostatními při vaření je krásné za předpo-



PROTOŽE TVOJE LOĎ NEPOTŘE- BUJE ŽÁDNÝ PŘÍSTAV

kladu, že vás baví vaření, nicméně specifikum lodní kuchyně nejsou pro každého. Proto si jako typický italský vánoční pokrm připravíme spaghetti alle vongole. Je to jednoduchý, rychlý a chutný pokrm, základem jsou pouze čerstvé mušle, které seženete ve všech přímořských oblastech.

Spaghetti alle vongole

Suroviny pro šestičlennou posádku

- 1,5 kg mušlí - srdcovek
- 0,5 kg špaget
- 1 dl bílého vína
- 4 stroužky česneku
- hrst čerstvé petržele
- olivový olej
- půlka čerstvé chilli papričky
- sůl

Začneme tím, že mušlím napustíme do dřezu slanou vodu nebo vodu osolíme tak, že bude chutnat jako mořská. Mušle ve vodě necháme zhruba dvacet minut, za tu dobu by měly přirozeně vyfiltrovat písek a různé nečistoty. Uvaříme špagety al dente a odlijeme si do hrnečku vodu, ve které se špagety vařily.

Česnek nakrájíme na plátky. Chilli papričku nakrájíme nahrubo a podle požadované pálivosti buď necháme semínka, nebo je odstraníme. V hrnci rozežehřejeme olivový olej a lehce opečeme česnek a chilli papričku.

Mušle vylovíme z dřezu. Hodíme je do hrnce, zalijeme vínem a přiklopíme pokličkou. Mušle by měly být hotové během dvou až čtyř minut. Ty, které se neotevřely, vyhodíme. Do hrnce přidáme špagety, prohodíme a v případě potřeby přilijeme vodu, ve které se vařily. Ozdobíme nahrubo nakrájenou petrželí a můžeme podávat.

Párování s vínem Franciacorta

Vánoční svátky mám, stejně jako Italové, neodmyslitelně spjaté s dobrým jídlem a vínem. O jídlo jsme se již postarali, takže teď přichází na řadu vybrat vhodné víno. A co by to bylo za svátky, kdyby se neotevřelo šumivé víno, za mne ideálně kvašené v lahvi. Možná vám teď vytane na mysli francouzské šampaňské, ale nejen v Champagni

se vyrábí výborná vína tradiční metodou.

Ukázkovým příkladem může být víno z Lombardie na severu Itálie, které se nazývá Franciacorta. Je to taková italská odpověď na světoznámé francouzské šampaňské.

Specifikum Franciacorty spočívá v tom, že většina vín je ročníkových, ale není to uvedeno na etiketě, a to čistě z pragmatického důvodu.

Neročnicková Franciacorta musí zrát minimálně 18 měsíců na kalech a ročníková 30 měsíců. Mnoho vinařů se tak nakonec rozhodne, že je jejich víno připravené jít do světa dříve, než uplyne daných 30 měsíců. Ročník pak není uveden na etiketě, i když byly hrozny sesbírány v jednom roce.

Zajímavostí je, že většina šampaňských je bez udání ročníku tzn. non-vintage, tedy stejně jako u Franciacorty. V Champagni je ale požadovaná doba zrání na kalech u neročnickových vín o půl roku kratší, minimálně 12 měsíců.

Z velkých producentů bychom doporučili sáhnout po Franciacortě od vinařství Ca' Del Bosco. Z menších producentů rozhodně stojí za to vyzkoušet vinařství Mirabella, konkrétně Franciacortu s názvem Edea, která zrála na kalech 24 měsíců. Je to vyvážené víno se svěží kyselinkou a bohatým aromatickým profilem.

Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare!

Text a foto Michaela Kapičková

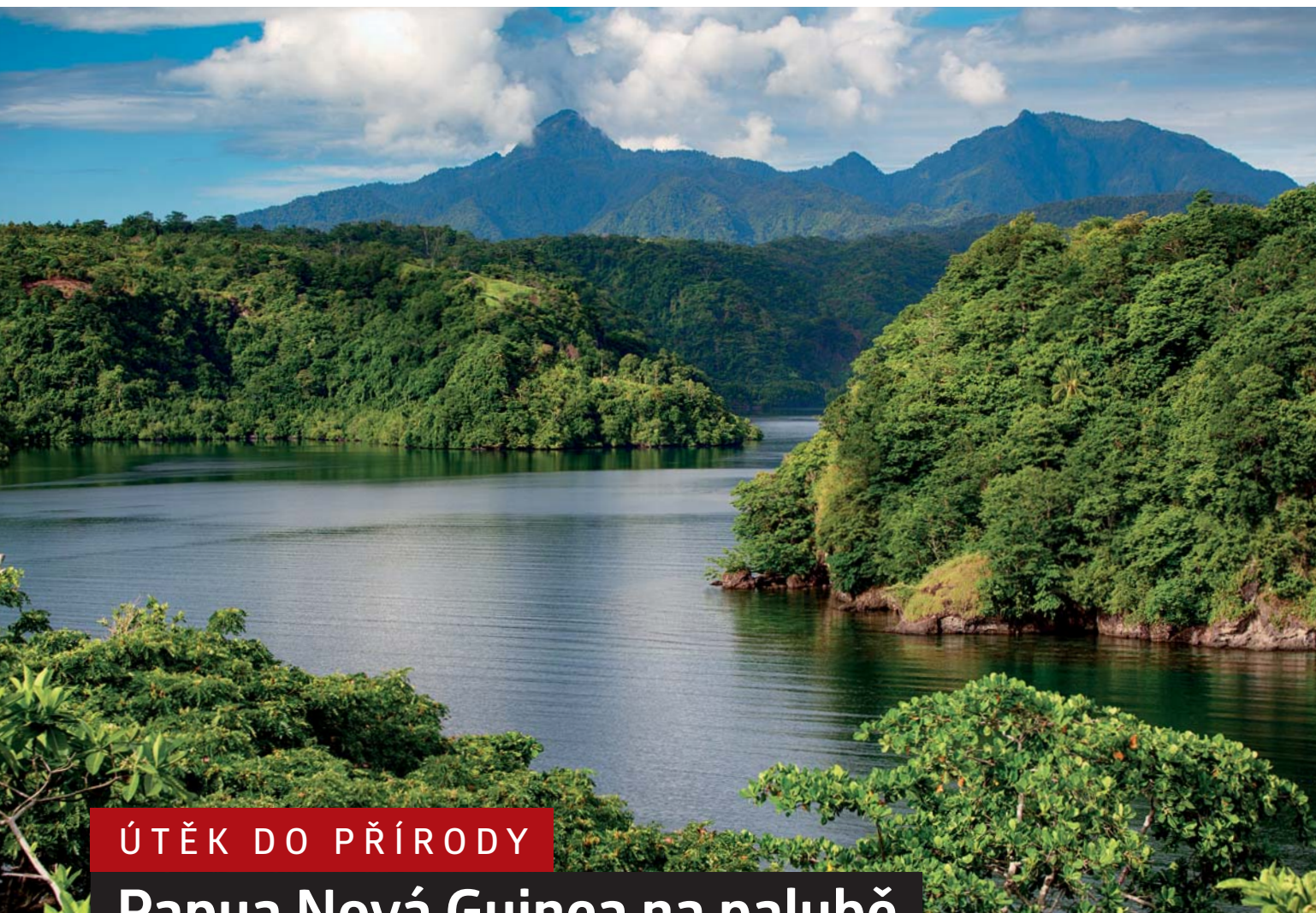


VinoDoc

www.vinodoc.cz

TISÍC DŮVODŮ,
JEDEN PARTNER

PANTAENIUS
YACHT INSURANCE



ÚTĚK DO PŘÍRODY

Papua Nová Guinea na palubě katamaranu Lagoon 55

Papuánské „fjordy“ v Tufi

Koncem roku 2022 se mezinárodní tým filmařů, fotografů a mořských biologů pod hlavičkou filmové a produkční společnosti Escape to Nature vydá na palubě katamaranu Lagoon 55 na pětiletou výpravu do oblasti jižního Pacifiku zvané Melanésie. Unikátní filmový projekt se zaměří na ochranu mořských korálů a monitorování dopadů změn klimatu na podmořský život. Každý rok se tak bude natáčet na jednom z pěti souostroví této tichomořské oblasti.

Není to první působení tohoto tvůrčího týmu v této části planety. Z natáčení na souostrovích Vanuatu a Papua Nová Guinea již vznikly dva celovečerní filmy, které jsou součástí oceňované dokumentární série Útěk do přírody. Nyní se filmaři plánují do této části Pacifiku vrátit. Tvůrčí tým posílí o další kolegy „od filmu“, ale také o mořské biology a další vědce a vý-

zkumníky, převážně ze zahraničí, s jejichž pomocí projekt posílí environmentální přínos.

Nový útěk na Papuu

První z pěti destinací, kde výprava po část svého pětiletého putování doslova zakotví, bude souostroví Papua Nová Guinea. Posádku zde čeká setkání s místním obyvatelstvem a jejich rituály, stejně jako s divokou

přírodou. Výsledkem bude ojedinělý projekt na ochranu podmořského světa.

Papua Nová Guinea má dvakrát více mořských živočišných druhů než vody Rudého moře a odhadem desetkrát více než Karibik. Je jednou z kulturně nejrozmanitějších a dosud stále nedostatečně probádaných zemí na planetě, prakticky nedotčená moderním světem.

Francouzský výrobce katamaranů Lagoon, jeden z hlavních partnerů projektu, dodá výpravě pěti-kajutový katamaran. Ten vypluje z australského Brisbane s krátkou přestávkou na Velkém bariérovém útesu, aby zakotvil v Port Moresby na Papui Nové Guineji v prosinci 2022.

Natáčení bude po vyřízení nezbytných formalit a získání speciálních povolení probíhat převážně na odlehlých a neprobádaných ostrovech, kam se běžný návštěvník jen tak nedostane. K průzkumu i k filmování v neznámých vodách pomohou i speciální drony. Po dobu osmi měsíců natáčení bude tým EtN doprovázet místní průvodce pro dané lokality. Pro cizince je občas složité vyjednat s místními náčelníky o vstupu na území jejich vesnice, natož zúčastnit se jejich rituálů, jako se to tvůrcům EtN podařilo již u předchozího filmu Útěk na Papuu Novou Guineu, který znají diváci z mezinárodních festivalů i vysílání České televize.



Do školy i za kamarády vyrážejí papuánské děti z oblasti Tufi i po vodě.



Nejnovější model katamaranu Lagoon 55 bude soběstačnou základnou pro tým Escape to Nature.

S nejmodernějším vybavením

Katamaran Lagoon 55 byl vybrán záměrně: nový model dostatečné velikosti zajistí všem zúčastněným komfortní bydlení i dostatek úložného prostoru pro filmařské, výzkumné a potápěčské vybavení pro dlouhodobý pobyt na moři. S malým ponorem oproti běžným jachtám může kotvit v lagunách a co nejbližší pobřeží mezi korálovými útesy.

Díky tomuto katamaranu se jeho posádka stane nezávislejší. Veškeré vybavení pro filmování bude připraveno k okamžitému použití a členové týmu budou schopni reagovat na všechny nenadálé výzvy a zachytit vše důležité v ten správný okamžik. V případě, že objeví zajímavé místo pro natáčení někde na útesech nebo zpozorují vzácného živočicha, budou moci zůstat v dané lokalitě i několik dnů. Nebude je tlačit čas a dodržování itineráře, transferů z ostrova na ostrov, hledání ubytování. Svoboda pod plachtami pomůže lépe vystihnout a zachytit atmosféru daného místa.

A co víc, po celou dobu natáčení bude k dispozici jedna plně vybavená kajuta pro dvě osoby – dva hosty. Jednotlivci nebo páry, kteří se budou chtít zúčastnit expedice a výzkumu, tak budou mít jedinečnou příležitost stát se na několik dnů součástí týmu. Zážitek ze zapojení se do projektu určitě vydrží po celý život. Zkušenější zájemci se mohou přidat jako kamera-





Sopka Tavurvur v oblasti Rabaul na ostrově Nová Británie vybuchla už dvakrát za posledních dvacet let.

mani nebo fotografové, ti méně ostřílení se stanou asistenty a také přiloží ruku k dílu. A i ti nejméně zkušené se zapojí do projektu nejen nad hladinou, ale pod dohledem profesionálů alespoň na chvilku prozkoumají svět na okolních mořských korálech.

Život na palubě

Součástí života na katamaranu není jen filmování a diskuze nad již natočenými záběry, ale i vyprávění příběhů a zážitků, plánování dalšího postupu a třeba i toho, co se uloví k večeři.

„V těchto destinacích je převážně tropické podnebí, průměrná teplota se pohybuje kolem 27 °C a díky blízkosti rovníku jsou noc i den skoro stejně dlouhé po celý rok. Pro někoho nezvyklé, ale my se snažíme už ráno kolem šesté, tedy před svítáním, mít připravené kamery a zachytit ty nejhezčí momenty,“ vysvětluje režisér projektu Libor Špaček. „Pak teprve následuje společná snídaně a doladění itineráře na celý den. Diskutujeme o tom, kdo bude filmovat pod hladinou, kdo případně zajede člunem na pobřeží a natočí potřebné záběry na souši

a kdo se bude mezitím věnovat přípravě a údržbě techniky a katamaranu. Po společném obědě opět řešíme, co je potřeba natočit během odpoledne, a těšíme se na západ slunce, který je vždy jedním z nejkrásnějších momentů v této části Pacifiku. Někdo se věnuje přípravě večeře a pár z nás se po setmění nasouká do neoprenů. Noční záběry na korálových útesech a patří k těm nejúžasnějším: denní živočichové se ukrývají do skulin útesů a jdou spát, objevují se predátoři... a ráno opět svítá.“

Papua Nová Guinea má stále mnoho svých neodhalených tajemství a díky chystanému projektu, očekávaným dobrodružstvím a setkáním s domorodci, ale třeba i přínosným objevům se tento čas v Pacifiku nejspíš stane celoživotním zážitkem pro všechny zúčastněné.

„Papua Nová Guinea není běžnou destinací pro charterové plavby, a proto si vážíme spolupráce s místními vládními organizacemi, majiteli resortů a přáteli, kteří nám umožní takto rozsáhlý projekt uskutečnit.“

Nejen natáčení

V době, kdy se nebude filmovat (v čase, kdy většina členů týmu bude po dobu čtyř měsíců pracovat v Evropě na pořízených materiálech), bude celý katamaran nabízen pro pobyt větší skupiny (8–10 hostů). Katamaran bude k dispozici i se zkušeným kapitánem a hosteskou, kteří budou zárukou bezpečné plavby a prožití nezapomenutelných dnů v pravé exotice.

A jak se případní zájemci o společnou plavbu a dobrodružství do míst natáčení dostanou? Z Evropy do Pacifiku přes Austrálii nebo Singapur a odtud přímými lety do Port Moresby, hlavního města Papuy Nové Guineje. Z Port Moresby létají místní aerolinky do všech vyznačených destinací a resortů na mapce. Společnost EtN navázala spolupráci s většinou jejich manažerů nebo majitelů, kteří poskytnou zázemí a možnost doplnění zásob pro pobyt na katamaranu mimo civilizaci. V těchto resortech či jejich okolí si také případní zájemci mohou po čase stráveném na katamaranu prodloužit svůj tichomořský

pobyt, nebo alespoň nabrat během několika dnů energii pro zpáteční cestu domů.

Destinace projektu Útěk do Pacifiku – Papua Nová Guinea, Šalamounovy ostrovy, Vanuatu, Nová Kaledonie a Fidži – se po uzavření z důvodu celosvětové pandemie znovu postupně otevírají světu. Pro cestování i pobyt na palubě katamaranu s týmem Escape to Nature bude muset každý cestovatel akceptovat a absolvovat nezbytná opatření, jako jsou očkování a testy, které budou v danou dobu platit pro konkrétní destinaci. Stejně jako je očkován a pravidelně testován na covid-19 celý tým EtN. Pocit bezpečí všem účastníkům zajistí i to, že většinu času bude natáčení probíhat mimo civilizaci a místní populaci.

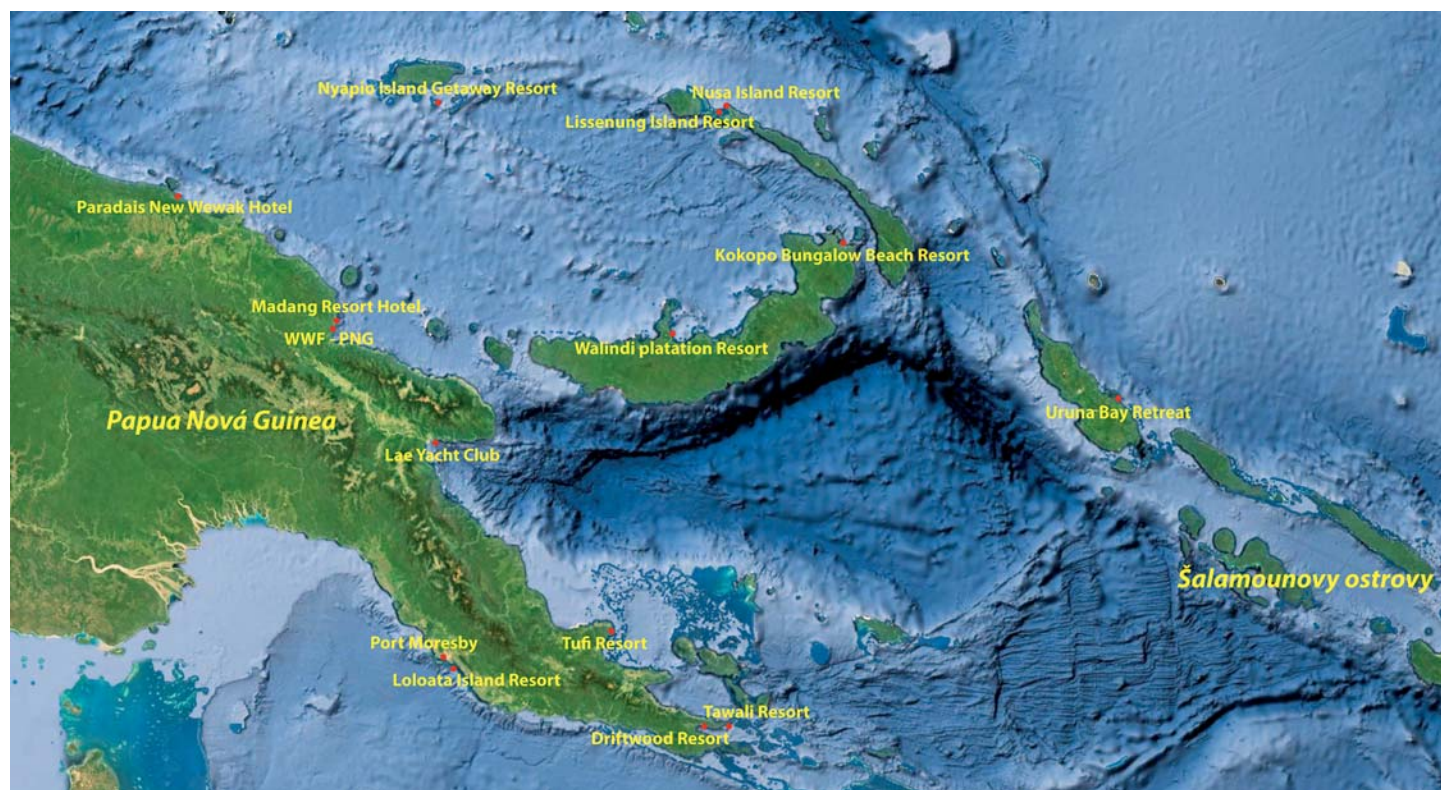
„Naším cílem není provozovat klasický charter, ale vytvořit dokumentární sérii pro celosvětovou distribuci zaměřenou na ochranu naší planety, udržitelnost čistých zdrojů, zachování podmořského světa a ochranu korálů. Důležitá je pro nás i spolupráce se společností Victoria VR, která naše záběry natočené ve 360 stupních přenese do virtuální reality zvané Metaverse. Prostřednictvím virtuálních brýlí OCULUS budete mít možnost i na dálku prozkoumat a zažít část našeho dobrodružství,“ dodává Libor Špaček.



Čelenky z peří rejek patří k chloubám místních mužů při všech důležitých událostech.

Kdo chce o projektu vědět více a stát se alespoň na několik dnů členem týmu, najde další podrobnosti na www.escapetonature.eu. Zde jsou postupně zveřejňovány všechny důležité novinky. Připravuje se také rezervační systém, který bude fungovat ve druhé polovině roku 2022. Většina z termínů bude přednostně po-

skytována partnerům a sponzorům, kteří projekt podpoří, a majitelům dluhopisů, které společnost Escape to Nature pro tento projekt vydala. Chcete-li se stát členy klubu a podpořit chystaný projekt, několik jich ještě zbývá k prodeji. Pro další informace si zájemci mohou domluvit osobní schůzku.



Červené tečky značí resorty a mariny, kde budou mít návštěvníci týmu Escape to Nature možnost využít zázemí.



Horké prameny a popel pod Tavurvurem jsou lákadlem pro hry místních dětí.

Počasí

Zima (duben až listopad): vanou velmi silné a vytrvalé jihovýchodní pasáty, které se mohou změnit na proměnlivý vítr již v říjnu nebo si svou sílu udržet až do prosince. Typická síla větru je 15 až 25 uzlů s vyššími porvy po dobu dvou až tří dnů každých čtrnáct dní.

Léto (prosinec až březen): začíná zmírněním porvů v jihovýchodních oblastech s občasnými bouřkami. Nakonec se severozápadní vítr usadí od začátku ledna do konce února, někdy až do začátku března, po kterém se opět přehoupne přes přechodné období zpět k zimním pasátům.

V posledních letech se počasí v této oblasti mění. I v období sucha na ostrovech často prší, a naopak během období dešťů může pršet jen v noci.

V oblasti Port Moresby se mohou vyskytnout velmi silné vichřice. Jsou známy jako „gubas“ a obvykle je ohlašuje hustý černý dešťový

mrak sestupující z hor Gubu, doprovázený blesky a přivalovým deštěm. Na východní straně Papuy Nové Guineje, v oblasti Tufi resortu a dále na východ se lze před nepřízní počasí ukrýt v zátokách, které připomínají norské fjordy.

Mariny

Royal Papua Yacht Club v Port Moresby má svou vlastní bezpečnou marinu, kam povede i první plavba EtN z australského Brisbane. Lae Yacht Club najdete v marině ve městě Lae, která má i vytahovací zařízení (prostřednictvím hydraulického přívěsu). Rabaul na ostrově Nová Británie byl vždy oblíbeným místem pro jachtaře, z nichž mnozí se svými jachtami trávili cyklonovou sezonu v jeho vnitrozemském přístavu, který se nachází mezi krátery sopek. V posledních dvaceti letech ale město utrpělo dvě ničivé sopečné erupce.

Madang na severním pobřeží Papuy Nové Guineje má také dobře chráněný přístav v oblasti poseté ostrovy, útesy a lagunami. Kdysi oblíbená

zastávka pro jachty směřující do Indonésie. Nejlepší plavba na Papui Nové Guineji se nachází mezi mnoha ostrovy na východ od hlavního ostrova, kde místní obyvatelé stále vedou poklidný život a plaví se na velkých tradičních rybářských kánoích za obchodem.

Zařízení v menších městech a na vnějších ostrovech jsou často základní. Po celé zemi jsou malé loděnice, takže člověk není nikdy příliš daleko, kdyby bylo potřeba provést nějakou nouzovou opravu. Nicméně všechny nezbytné náhradní díly by měly být na palubě. Je tu i několik resortů, kde není problém po dohodě s jejich manažery kotvit u mola nebo v lagunách. Zde je možné doplnit nutné zásoby nebo se i ubytovat. Ve většině resortů operují potápěčské základny, které nabízejí kompletní servis, průvodce do světa pod vodou, ale i do nedalekých vesnic.

Text Libor Špaček

Foto Petra Doležalová a Libor Špaček

www.escapetonature.eu



Vaše jachtařská dovolená na katamaránech BALI



- YACHT CHARTER
- CHARTER MANAGEMENT
- SALES BOATS



SAILING YACHTS



CATAMARANS



MOTOR BOATS



Šibenik - Croatia
Marina Mandalina

www.odisej-yachting.com
info@odisej-yachting.com

Office: 00 385 22 331 883
GSM: +385 992 265 650

PRENÁJOM LODÍ • KAPITÁNSKE KURZY



aqua • adrenalin • adventure

aaayacht

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

POZNÁVACIE A ZDOKONALOVACIE PLAVBY

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!

www.aaayacht.cz ► www.aaayacht.sk

www.sunturist-charter.com
info@sunturist-charter.com



sunturist charter

motor boats ✓
sailing boats ✓
charter management ✓

One step from Paradise

YACHT CHARTER ZADAR CHORVATSKO

- Vlastní flotila plachetnic a motorových lodí
- Skvělé služby
- Vynikající hodnocení od klientů
- Slevy v r. 2022
- Kompletní dezinfekce lodí

www.bruneko.com

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





PLACHETNICE S PŘÍBĚHEM

EILEAN, tedy Malý ostrov

Každá loď má svůj jedinečný příběh. U plachetnice jménem EILEAN, která je nyní ve vlastnictví známé hodinářské firmy Panerai, začíná v roce 1936, kdy byla navržena. Spuštěna na vodu byla jen o rok později v roce 1937. O projekt i stavbu se postaral stavitel lodí William Fife III. ze skotské loděnice Fife. EILEAN se plavila po evropských a karibských mořích desítky let, na začátku 21. století ale chátrala. Loď koupil v roce 2007 florentský výrobce hodinek Officine Panerai s kořeny sahajícími až do roku 1860, který je v současnosti také hlavním sponzorem okruhu regat známého jako Panerai Classic Yachts Challenge.



Nejstarší dochovaná kvalitní fotografie z roku 1956

Nutno dodat, že EILEAN nebyla koncipována jako regatová loď, naopak vznikla jako „ocean cruiser“ a Atlantický oceán přeplula nejméně šestatřicetkrát. V každém případě zůstává živým svědectvím umění stavby plachetnic skotské loděnice Fife. Charakterizuje ji dlouhý a hluboký kýl a krásné proporce, jež jsou typické pro éru jachtingu, která již neexistuje a která byla znovuoživena teprve v posledním čtvrtstoletí. Při pohledu z vody vystupuje majestátnost části trupu pod čarou ponoru. Vypouklý

vzhled, zejména ve srovnání s trupy jachet poslední generace, přispívá k pocitu robustnosti a pevnosti.

Za zamyšlení však rozhodně stojí technika stavby. EILEAN byla postavena jako kompozit. Obšívka je z barmského týku, který je připevněn ke kovovým rámcům. Celý trup je tedy složen ze dvou materiálů, které se, ač se od sebe velmi liší, dají snadno sestavit dohromady. Po určité době svého života pracoval William Fife III. v loděnici, kde se naučil „tajemství“ této stavební

techniky, v žádném případě to v těch letech nebylo nic nového. Stačí si připomenout, že také slavný 85metrový kutr CUTTY SARK, postavený v Anglii v roce 1869 podle návrhu Hercula Lintona, byl vyroben z kompozitu.

Balast je tvořen vnější olověnou částí připevněnou na kýl bronzovými tyčemi, což bylo pro tuto éru typické stejně jako výrazné převisy přídě a zádi. Z hlediska oplachtění jde o bermudský ketch se dvěma stěžni. Hlavní paluba EILEAN má podobné uspořádání jako velká část lodí té





EILEAN je elegantní z každého úhlu pohledu.

doby. Dostatek prostoru umožňuje posádce bezproblémový pohyb a tvar nástaveb a světlíků podél střední linie paluby působí téměř diskrétně a harmonicky. Vybavení paluby je přísně funkční a instalované pouze tam, kde je to opravdu nutné.

V podpalubí EILEAN jsou tři dvoulůžkové kajuty a ubikace pro posádku umístěná na přídi, dále koupelna, kuchyňka, šatna, mapová místnost a strojovna. Vnitřní dispozice úzce navazuje na prvotní uspořádání. Nábytek a přepážky jsou vyrobeny z mahagonu. Bohužel termiti zcela zničili originální interiéry a žádnou část se nepodařilo zachránit. Původně měla loď jeden pomocný motor, z důvodu bezpečnosti i lepší účinnosti jsou po rekonstrukci namontovány motory dva.

Dvaadvacetimetrová loď byla spuštěna na vodu v roce 1937 ve skotské loděnici Fife ve Fairlie pod

jménem EILEAN, což ve skotštině znamená „malý ostrov“. Měla designové číslo 822 a navrhoval ji tehdy osmdesátiletý William Fife III. spolu se svým synovcem Robertem Baldertonem Fifem, který se v té době teprve připojil k rodinné firmě. Podle Lloyd's Register z roku 1938 se mezi konstruktéry lodi objevila obě jména. V rejstříku bylo kromě hlavních rozměrů specifikováno i dodnes nezměněné oplachtění nazývané bermudský ketch. Plachty dodala firma Ratsey z Isle of Wight.

Prvními majiteli lodi byli bratři James V. a Robert W. Fulton z Greenocku, členové Royal Gourock Yacht Clubu. Nové plavidlo bylo používáno bratry Fultony k překonání průlivu oddělujícího bydliště, ve kterém žili, od místa jejich práce. James a Robert se neúčastnili velkých jachtařských závodů. Jak můžeme vidět z dobových dokumentů z 22. dubna 1936, EILEAN byla koncipována jako jednoduchá loď, daleko od konceptů spojených s luxusem. V předválečném

období totiž značně vzrostly jak mzdové, tak materiálové náklady. Lodní průmysl v důsledku toho utrpěl a pro zajištění některých stavebních zakázek nabízely loděnice svým zákazníkům méně přepychové vybavení. Původní majitelé zahynuli jako vojáci ve 2. světové válce. Od té doby a až do konce sedmdesátých let je o destinacích a cestách EILEAN jen málo informací v podobě sterilního seznamu bývalých majitelů, kterým můžeme dát zásluhy za to, že přenesli vlastnictví lodi až do současnosti. V roce 1951 zaznamenal Lloyd's Register majitele ketchu jménem P. H. N. Ulander z Busby, Lanarkshire, v roce 1952 patřil Jacku Salemovi z Cheshire a v roce 1955 byl registrován na Yacht Eilean Ltd ve vlastnictví plukovníka Franka Louise, který jej držel až do roku 1963.

V roce 1964 byl vlastníkem lord Shawcross Q.C. a v roce 1968 přešla na Ernesta a Richarda Cucksonovy. Mezi bývalými majiteli byl, jak se

zdá, významný člen britské labouristické strany, který EILEAN dokonce využíval během volební kampaně, a také americký obchodník, jehož dcera se proslavila přezdívkou „táta má milion dolarů“. Od roku 1976 se ketch přestává v záznamech objevovat. A tak se dostáváme k novější historii EILEAN. V sedmdesátých letech byla viděna v Karibiku, nejprve v místě Saint Thomas na Panenských ostrovech a později na Antigui. V té době loď získal anglický architekt John Shearer, rodák z Keni. John se plavil na EILEAN jako chlapec, protože jeho strýc byl jejím kapitánem.

Když se dozvěděl, že byla jachta dána do prodeje, neváhal a koupil ji. Architekt se rozhodl udělat z EILEAN svou rezidenci a přeměnit ji na jednu z nejelegantnějších charterových lodí v Karibském moři. Více než dvacet let byla loď umístěna v anglickém přístavu, zátocy na karibském ostrově Antigua. Jachta odtud vyrážela na pravidelné plavby mezi ostrovy s maximálně šesti hosty na palubě, kterým pomáhali dva nebo tři členové posádky. V roce 1982 obletěly snímky EILEAN celý svět. V tom roce si jachtu pronajala slavná popová skupina Duran Duran, jejímž kapitánem byl idol teenagerů Simon Le Bon, aby natočila videoklip k písni „Rio“, která je součástí stejnojmenného alba.

Během toho, co lze popsat jako jedno z nejpínavějších období v historii jachty, provedl Shearer asi 14 plaveb přes Atlantik mezi Karibikem a Evropou, mnoho z nich sám. Během jedné z těchto plaveb se však EILEAN po opuštění Skotska srazila s trajektem u portugalského pobřeží, přičemž se zlomil jeden stěžeň. John neklesl na ducha a poté, co na palubu vylovil zbytky takeláže, pokračoval ve své plavbě. Právě tato událost ho přiměla uvědomit si, jak



EILEAN v roce 1970 v Karibiku

moc jeho milovaný ketch potřebuje velkou údržbu. John, muž mimořádných vědomostí a schopností, ale s omezenými finančními možnostmi, rozhodl, že práci nesvěří loděnici, ale vše provede sám.

Když dorazil do Karibiku, znovu spustil starý remarkér potopený u ostrova Montserrat, dopravil ho do anglického přístavu na Antiguu a zakotvil u EILEAN. Vlečný člun vybavený svářečkami, soustruhem a frézami by se mu stal novým domovem



inzerce

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

THAJSKO – březen, společná plavba
Kurzy jachtingu – jaro/podzim
Family Flotila – Chorvatsko, červen/červenec
Izolepa Cup – Orlik, víkend červenec/srpen
Slapseidoin Cup – Slapy, sobota srpen
CHAMPAGNE Cup – Chorvatsko, 17. – 24. září 2022, 20. ročník

Specialista na plavby do teplých krajín
Thajsko, Malajsie, Seychelly, Karibik, Kuba


Colins
YACHT CLUB
www.cyc.cz


www.cyc.cz, info@cyc.cz, tel.: 603 835 803



Posádka má během závodů opravdu přímý kontakt s vodou.

i osobní plovoucí dílnou. Po rozebrání interiérů byly zahájeny restaurátorské práce. Protože nákup oceli na rám by byl příliš drahý, John se rozhodl recyklovat palivové nádrže remorkéru, které byly vyříznuty a tvarovány tak, aby vytvořily novou žebrovou strukturu lodí. S mimořádnou zručností zhotovil i velkou část kování a palubního vybavení.

V roce 1993 se probíhající restaurátorské práce na EILEAN objevily ve francouzském dokumentu nazvaném „Les dernieres pirates de la liberté“ (Poslední piráti svobody), který vyprávěl příběhy pozoruhodných jedinců. Opravy ale probíhaly pomalu, roky ubíhaly a práce se zdála bez konce. To, co bylo včera nové, se dnes znovu stalo obětí rzi. John dál dělal, co mohl pro svůj sen oživit EILEAN. V roce 2007 byla ale loď definitivně prodána skvělé hodinářské společnosti Officine Panerai. Začal pro ni nový život, ale především tolik vytoužená revitalizace, o které bohužel přes dvacet let jen snil architekt a námořník John Shearer.

TECHNICKÉ ÚDAJE

EILEAN

Rok spuštění na vodu	1937
Design	William Fife III. & Robert Balderton Fife
Loděnice	William Fife & Son Fairlie (Skotsko)
Materiál	kompozit (týkové prkno na ocelovém skeletu)
Celková délka	25,6 m
Délka trupu	22,2 m
Délka na vodorysce	15,52 m
Šířka	4,65 m
Ponor	3,25 m
Hmotnost	50 t
Motory	2x 110 HP Yanmar
Počet kajut	3

Prakticky vrak, poškozený časem a špatnou údržbou, napůl rezivělý. Takto se EILEAN objevila v květnu 2006 před očima malého týmu, který odlétal do Karibiku, aby si loď prohlédl. Skupinu tvořili Angelo Bonati, výkonný ředitel Officine Panerai a nadšenec pro plachtění, Guido Del Carlo, jeden z partnerů stejnojmenné loděnice ve Viareggiu založené v roce 1963, specializující se na záchranu historických dřevěných lodí, a florentský jachtař Enrico „Chicco“ Zaccagni, renomovaný konzultant v restaurování historických lodí. Jakmile byl převod vlastnictví oficiálně schválen, byla přijata opatření



Pod plnými plachtami během Antigua Sailing Week Classic



Radiomir EILEAN Ikona se vrací

První model hodinek Panerai s označením Radiomir spatřil světlo světa v roce 1936, stejně jako projekt EILEAN. Hodinky byly tenkrát navrženy pro námořní mise. Byly pojmenovány podle materiálu patentovaného Guidem Paneraiem k osvětlení ciferníků. Hodinky charakterizuje velké ocelové pouzdro ve tvaru polštáře a luminiscenční číslice a indexy. Radiomir je na trhu téměř beze změny, což svědčí o kvalitě originálu. Osudový je shodný letopočet zrození s jachtou EILEAN, která je nyní v majetku Officine Panerai

Ikonnický model Radiomir EILEAN spojuje charakteristické rysy historické kolekce Radiomir a estetické linie EILEAN. Jeho pětá-

čtyřicetimilimetrové pouzdro s proporcemi a funkcemi, které vydržely od dob prvního Radiomiru, je vyrobeno z patinové oceli s matným povrchem, který odráží světlo s měkčím, teplejším leskem než vysoce leštěný kov. Zlaté ručičky ve vintage stylu označují čas na sendvičovém ciferníku s číslicemi a indexy v béžové barvě Super-LumiNova™ se zelenou září, prvky, které zůstávají věrné vzhledu raných modelů. Odkazy na dědictví modelu Radiomir EILEAN jsou zřejmé z každého úhlu pohledu. Povrch ciferníku má rýhování a pestrobarevnou hnědou povrchovou úpravu, která evokuje týkovou palubu jachty, zatímco na pouzdru a řemínku je nápis „EILEAN 1936“ a je identický s nápisem umístěným na ráhne lodi. Podobně byl dračí znak, který zdobí trup lodi, reprodukován v ry-

tině na levé straně pouzdra. Řemínek hodinek je vyroben z kůže zhotovené v Toskánsku, italské oblasti, kde se Panerai narodil, a vyznačuje se pečlivým prošíváním inspirovaným šněrováním na plachtách EILEAN. Technika, kterou lze aplikovat pouze ručně, vytváří řemínek, který odolá náročným podmínkám při zachování integrity a krásy. Radiomir EILEAN je odolný proti vodě až do hloubky 100 metrů. Automatický strojček neboli kalibr má třídenní rezervu chodu a je navržen a vyvinut ve výrobě Panerai v Neuchatelu.

Radiomir EILEAN je dostupný pouze v počtu 449 kusů za rok, což připomíná plochu plachet EILEAN. Představen byl v červenci 2021.

www.panerai.com

k přepravě lodi do Itálie, kam se dostala v únoru 2007. Konkrétně do loděnice Francesco Del Carlo ve Viareggiu. Vypracováním nových designových plánů bylo pověřeno studio Sergio Landini a Federica Micelli ve Florencii.

V roce 2009, sedmdesát dva let po svém původním startu, se EILEAN vrátila na moře. EILEAN se plaví minimálně šest až sedm měsíců v roce, od jara do podzimu, a zastupuje Officine Panerai během klasických jachtařských setkání sponzorovaných florentskou společností obvykle s programem, který začíná v Karibiku, kde se každý duben koná Antigua Classic Week, a poté se vydává na cestu podél východního pobřeží Spojených států, aby se zúčastnila se-

tkání v Nantucketu. Následně překročí Atlantský oceán a ve Středozemním moři se účastní závodů Panerai Classic Yachts Challenge. Mezi červnem a zářím jsou plánována setkání ve městech Antibes (Francie), Porto S. Stefano v Toskánsku, Mahon (Španělsko), Imperia (v sudých letech), Porto Rotondo (v lichých letech) a konečně Cannes (Francie). Na dřevěném plavidle, jako je EILEAN, je všechno pomalejší, těžší a namáhavější, od manévrování až po rychlost plavby. Na palubě nejsou žádné rolfoky, žádná hydraulika, žádné elektrické vinšy. Plachty je nutné refovat a nastavovat ručně pomocí lan a kladek, které pomáhají snížit zátěž stejně jako v minulosti. Fyzická síla posádky opět hraje zásadní roli. EILEAN se tak proměnila ve školní loď

pro praktickou výuku prastarého námořnictví, která nabízí příležitost naučit se na palubě základy plachtění a fungování malé plachetnice minulých časů.

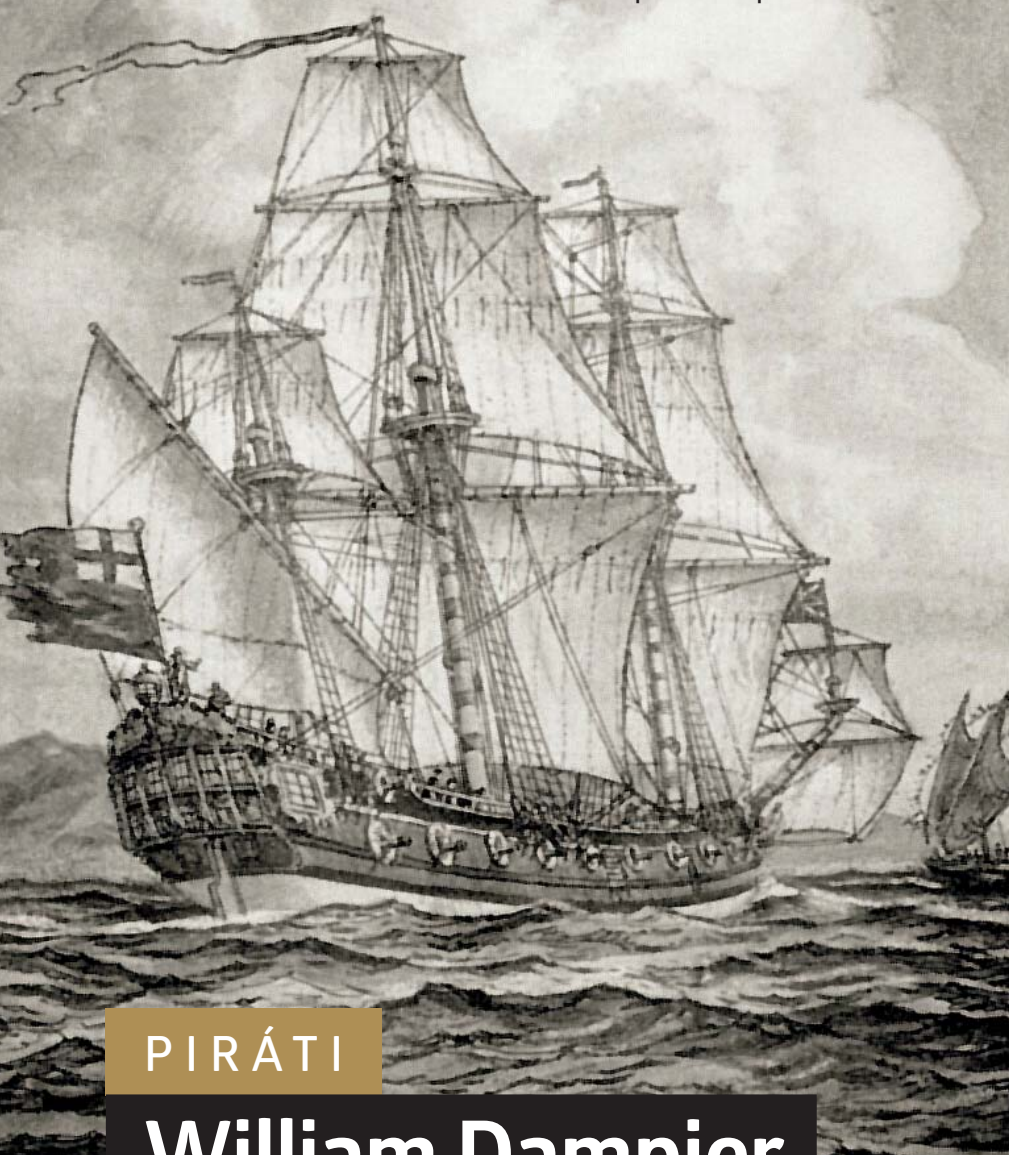
Text Daniel Guryča

Foto Officine Panerai

Video



William Dampier vyráží na palubě lodi HMS ROEBUCK na svoji první samostatnou objevitelskou plavbu prozkoumat pobřeží dnešní Austrálie.



PIRÁTI

William Dampier byl první hipster

Co svět světem stojí, staří lidé si stěžují na mladé. V dnešní době mají tyto stížnosti specifickou formu. Mladí lidé prý nedělají nic jiného, než že pijí předraženou kávu a nahrávají na Instagram fotky avokádových toustů. Kořeny těchto stížností sahají převzápivě hluboko do minulosti. S přípravou avokádové pomazánky neboli guacamole, seznámil Evropany konkrétní muž. Byl to britský mořeplavec William Dampier. Popsal ji v jedné ze svých četných knih. Nebyl žádné nevinátka. V našem seriálu bychom o Dampierovi nepsali, kdyby nebyl pirát.

Na rozdíl od mnoha zde probíraných mořeplavců však neskončil na šibenici. Naopak, stal se ctihodným občanem. Dokonce se mu dostalo vyznamenání v podobě prestižního členství ve vědecké Královské společnosti. Jeho spisy inspirovaly objevitele přírodního výběru Charlese Darwina a Alfreda Russela Wallace.

Datum Dampierova narození není známo. Ví se však, kdy byl pokřtěn. Došlo k tomu 5. září 1651. Základy vzdělání získal v královské internátní škole v Brutonu. Krátce nato vstoupil do obchodního loďstva. Absolvoval dvě plavby:

Cesty anglického mořeplavce Williama Dampiera působí jako spojovací článek mezi odvážnými výboji Francise Drakea a moderními vědeckými plavbami Jamese Cooka. Byl pirát, přírodovědec a literát zároveň.

do tehdejší kolonie Newfoundland a na Jávu. Když mu bylo dvaadvacet let, přešel do válečného námořnictva.

Pirátské začátky

Na lodích Jeho Veličenstva však nesloužil příliš dlouho. Jeho kariéru ukončila nemoc. Když se uzdravil, zkoušel se živit všelijak. Byl i správcem plantáží na Jamajce, dřevorubcem ve Střední Americe. V roce 1679 se přidal k posádce karibského bukanýra jménem Bartholomew Sharp. Účastnil se přepadů španělských kolonií na Kubě a ve Střední Americe. Společně s dalšími piráty pěšky přešel Panamskou šíjí. Na její pacifické straně ukořistili několik španělských lodí. Využili je při plundrování území Peru, které patřilo rovněž Španělům.

Když jim piráti sebrali, co se dalo, vrátili se zpátky do Karibiku. V roce 1683 pobýval Dampier v britské kolonii Virginia. Přidal se tam k posádce korzára Johna Cookeho. Na jeho lodi BACHELOR'S DELIGHT znovu obeplul mys Horn a znovu se pustil do plenění španělských území v Peru. K pirátům se přidávali další a další dobrodruzi na vlastních i ukořistěných plavidlech. Vznikla tak malá flotila. Dampier přesedlal na loď CYGNET kapitána Charlese Swana.

První plavba kolem světa

V roce 1686 se na ní vypravil přes Tichý oceán. Piráti přepadali španělské kolonie na Guamu, Mindanau a Filipínách. Neměli dobrou pověst. Španělé je údajně považovali dokonce i za kanibaly. Na Mindanau se Swan a část mužů odpojili. Následovala volba kapitána. Stal se jím John Read. Loď CYGNET pak navštívila Manilu, souostroví Côn Đảo u pobřeží dnešního Vietnamu, Moluky a hlavně tajemný australský kontinent. Říkalo se mu tehdy ještě Nové Holandsko. Jeho tvar nebyl Evropanům znám.

Pátého ledna 1688 zakotvila CYGNET v zálivu King Sound na severním australském pobřeží. Piráti ji tam vytáhli na břeh, aby jí očistili dno. Dampier toho využil k pořízení podrobných poznámek o místní fauně, flóře i lidských obyvatelích. Krátce po návštěvě Austrálie však Dampiera opustilo štěstí. Piráti ho spolu se dvěma dalšími členy posádky vysadili na jednom z ostrůvků Nikobar. Vysazenci neklesli na duchu. Dopluli na kánoí domorodé výroby na Sumatru.

Plavba ROEBUCKU

Ze Sumatry Dampier odcestoval zpátky na Britské ostrovy. Po návratu sepsal svou první knihu Nová cesta kolem světa (anglicky A New Voyage Round the World, vyšla roku 1697). Byl to best-seller. Brzo následovalo pokračování. Knihy zaujaly britskou admiraltu. Svěřila Dampierovi šestadvacetidělovou loď HMS ROEBUCK. Dostal za úkol prozkoumat východní břehy Austrálie. Výprava vyrazila 14. ledna 1699. Šestého srpna ROEBUCK poprvé zakotvil u západního pobřeží neprozkoumaného kontinentu.



Často nebylo nutné přímo bojovat, ale stačila salva z děl na palubě a obchodní lodě se vzdaly.



William Dampier, bukanýr a objevitel severního a západního pobřeží Austrálie

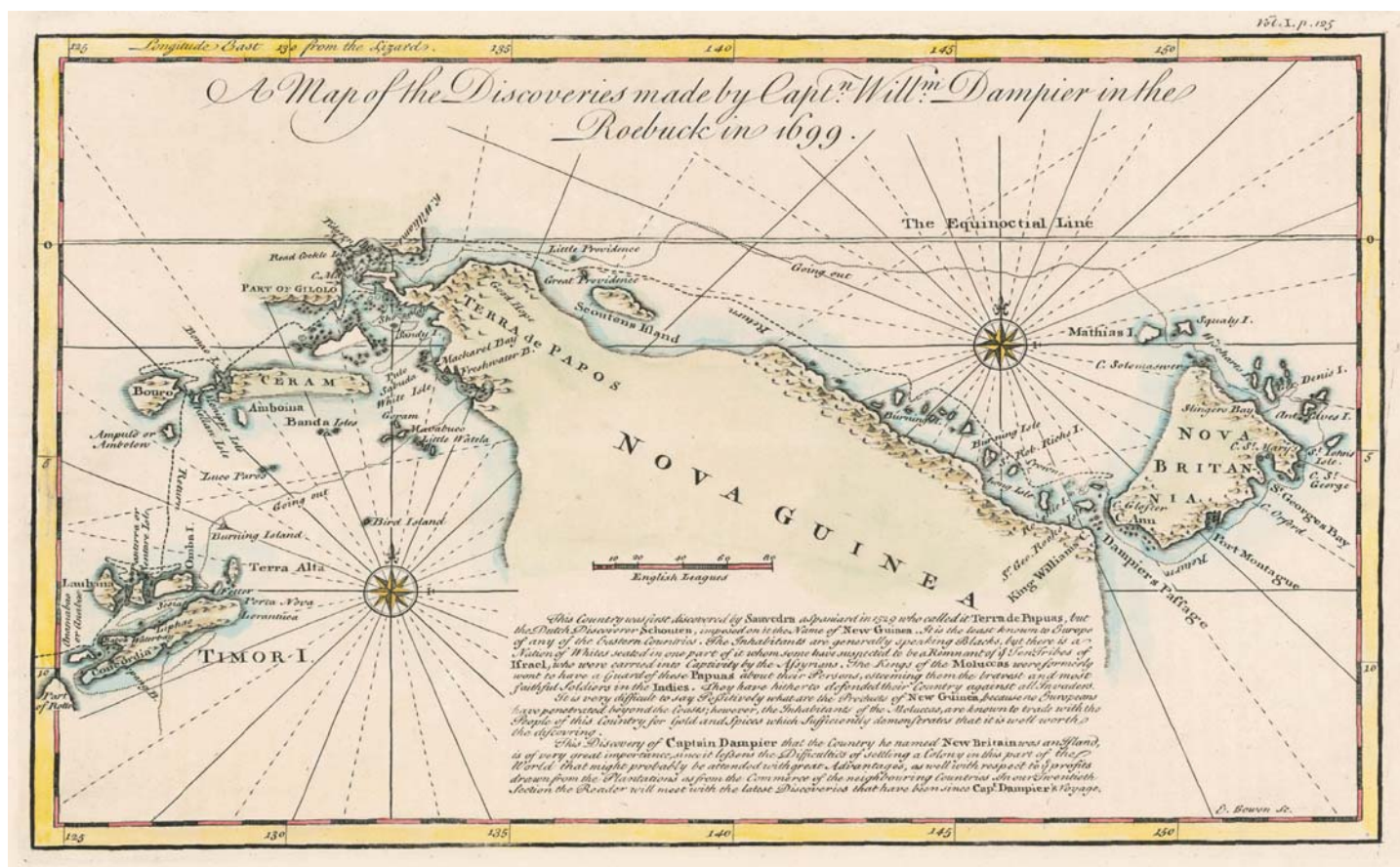
Odtud pokračoval dál na východ. Dampier se cestou věnoval hlavně přírodovědnému výzkumu. Nepodařilo se mu však splnit zadání admirality. Trup ROEBUCKU byl ve velmi špatném stavu. Dampier se proto otočil zpátky do Anglie.

Ani tam však nedoplul. Kvůli zatékání musel v únoru 1701 s lodí úmyslně najet na mělčinu u jihoatlantického ostrova Ascension. ROEBUCK se nepovedlo zachránit. (V roce 2000 našli archeologové jeho vrak.) Dampier a jeho posádka zůstali na ostrově třetě pět týdnů. Vysvobodila je až kolem plující loď Východoindické společnosti.

Korzárská výprava

V roce 1701 vypukla v Evropě válka o španělské dědictví. Pro zkušené korzáry to byla příležitost vydělat peníze. Dampier nemohl zůstat pozadu. Získal velení šestadvacetidělové lodě ST GEORGE, která navíc dostala doprovod v podobě menšího šestnáctidělového plavidla CINQUE PORTS. V jeho posádce byl i Alexander Selkirk, předobraz románového Robinsona Crusoea. Obě lodě vypluly z irského přístavu Kinsale 11. září 1703. U peruánského pobřeží se jim podařilo polapit množství menších plavidel. Dampier je ale většinou propouštěl. Spokojil se jen s nejceněnější částí jejich nákladu. Plánoval totiž přepadnout městečko Santa María v Panamském zálivu. Mělo být plné zlata z blízkých dolů. Přepadení však nevyšlo. Kolo-





Detailní mapa plavby lodě HMS ROEBUCK okolo Nové Guineje

nisté se srdnatě bránili. Korzáři odtáhli s prázdnou. Krátce nato se lodě ST GEORGE a CINQUE PORTS rozloučily.

V září 1704 vysadil kapitán CINQUE PORTS Thomas Stradling Alexandra Selkirka na neobydleném ostrově, tehdy známém jako Más a Tierra, dnes jednoduše Ostrov Robinsona Crusoea. Důvodem vysazení bylo, že si Selkirk stěžoval na plavbyschopnost lodě. Zřejmě věděl, o čem mluví. CINQUE PORTS se nedlouho nato potopila u břehů ostrova Malpelo, necelých 400 kilometrů od pobřeží dnešní Kolumbie. Selkirk dostal mušketu, nůž, sekyrku, hrnec, oblečení, přikrývky a Bibli. Přežil. Ještě o něm uslyšíme.

V holandském žaláři

Dampierův ST GEORGE se zatím pokusil přepadnout bohatou španělskou galeonu NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO. Korzáři ji zastihli nepřipravenou. Začali se však zdlouhavě dohadovat, jak na ni nejlépe zaútočit. Španělé se mezitím přichystali k boji. Angličany pak snadno odrazili. Po nezdařeném útoku se Dampierova posádka rozpadla. Část mužů vzala jednu z dříve ukořistěných lodí a odplula. Trup ST GEORGE na tom byl podobně jako CINQUE PORTS. Dampier loď se zbytkem svých společníků opustil

u pobřeží Peru. Na jedné z ukořistěných lodí pak dopluli přes Pacifik do holandské Východní Indie. Holanďané napřed Dampiera a jeho společníky zavřeli do vězení. Považovali je za piráty.



Botanická ilustrace pořízená na jedné z Dampierových výprav

Po několika týdnech se nedorozumění vysvětlilo. Dampier se vrátil do Anglie na konci roku 1707. Opět byl bez lodě a bez peněz, leč s materiálem na další knihy. Jeho cesty neskončily.

V roce 1708 se přidal jako lodivod k expedici dvou korzářských lodí DUKE a DUCHESS kolem světa. Vedl ji pozdější bahamský guvernér a bojovník proti pirátům Woodes Rogers. Byl to úspěšnější podnik než Dampierova vlastní výprava. Rogers získal asi 148 tisíc liber (v dnešních cenách asi 658 milionů korun). Většina peněz pocházela z ukořistěné španělské galeony NUESTRA SEÑORA DE LA ENCARNACIÓN Y DESENGAÑO.

Lodě DUKE a DUCHESS zachránily také Alexandra Selkirka. Dampierovi se to ale moc nehodilo. Selkirkovo svědectví bylo klíčové v soudním sporu s majiteli lodí ST GEORGE a CINQUE PORTS. Dampier podle obžaloby opomněl doporučit jejich majitelům ochrannou měděnou obšívku. To způsobilo, že lodní trupy sežrala šášeň. Dampier zemřel v březnu 1715. Nechal po sobě asi 2 000 liber dluhů (dnes asi 8,9 milionu korun). Kromě nich po něm ale zůstalo i sedm knih. Čtou se dodnes.

Text Radek John
Ilustrace archiv Yacht

CHCETE VLASTNIT KAPITÁNSKÝ PRŮKAZ

Potřebujete rozšířit Váš
stávající průkaz nebo
absolvovat kondiční plavby

**OBRAŤTE SE
NA TYTO FIRMY:**



YachtNet
www.yachtnet.cz

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

Vyzkoušejte ten rozdíl!

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

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht
ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO MINISTERSTVA DOPRAVY

Kapitánské kurzy

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

Naši instruktoři jsou jmenováni Ministerstvem dopravy

10% SLEVA při včasné rezervaci

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

akita yacht

praktické kurzy +
zkoušky MD na Baltu /
v Chorvatsku, plavby
praxe oblast B

chorvatské průkazy
charter@akitayacht.cz
+420 737 970 155

BEMEX BOAT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

JACHTAŘSKÉ KURZY NA
VLASTNÍCH LODÍCH
KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA
20 LODÍ V CHORVATSKU
ČESKÁ ZÁKLADNA
SUKOŠAN, CHORVATSKO

BENETEAU FOUNTAINE PAJOT
www.bemex.cz

Colins Yacht Club
www.cyc.cz

Kurzy jachtingu
Kapitánské průkazy
české - moře MD
- řeky VMP
chorvatské, RYA

Dovolená na lodi
Champagne Cup

mail: info@cyc.cz

Centrum Opravdového Jachtingu

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

Více na www.crewmanagement.cz
Palachova 457/29, 290 01 Poděbrady, +420 605 768 828,
fb.com/CentrumOpravdovehoJachtingu, coja@crewmanagement.cz

YACHT CLUB PRAHA/PRAQUE

**VÁŠ RODINNÝ CHARTER
V CHORVATSKU**

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

www.yachtclub.cz

KWS

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

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

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

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

www.kws-sports.cz

Yacht Travel

Prenájom lodí
Kapitánske kurzy
- slovenské a chorvátske
- vodca malého plavidla

Regaty
- Team Regata
- Student Regata

Teambuilding
Exotické plavby

www.YachtTravel.sk

Sea Yacht

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

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

VLTAVA SAILING

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

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

PRONÁJEM LODÍ • KAPITÁNSKÉ KURZY

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht

**POZNÁVACÍ
A ZDOKONALOVACÍ PLAVBY**

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

10% sleva při včasné rezervaci!

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

www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk



VENDÉE GLOBE

Yannick Bestaven

Vítězná loď byla spuštěna na vodu již v roce 2015, patří tedy k první generaci plavidel s foily.

Poslední ročník závodu kolem světa vyhrál osmačtyřicetiletý Francouz Yannick Bestaven. Favorizoval ho jen málokdo.

Yannick Bestaven proplul cílovou čarou Vendée jako třetí. Na moři strávil celkem 80 dní, 13 hodin, 59 minut a 46 vteřin. Závodní komise mu však udělila bonus deset hodin a patnáct minut za změnu kurzu kvůli účasti na záchraně Francouze Kevina Escoffiera. Escoffierova loď se rozlomila a potopila víc než 800 mil od mysu Dobré naděje. Jak víme, nehoda nakonec dobře dopadla. Bestaven svého francouzského soupeře z vody přímo nevylovil. Kvůli pátrání ale musel uhnout ze své plánované trasy. S upraveným časem skončil první. Vítězství si nade vši pochybnost zasloužil.

Bestavenova loď MAÎTRE COQ IV strávila na prvním místě závodního pole 26 dní, tedy přibližně 32 procent celkového času. Přitom nebyla úplně nová. Navrhl ji francouzský námořní architekt specializující se na rychlé závodní plachetnice Guillaume Verdier.

Její kýl se poprvé dotkl vody v roce 2015. Tehdy se ještě jmenovala SAFRAN. Patřila k plavidlům vybaveným foily. Lodě na „nožích“ měly v posledním Vendée jasnou výhodu. MAÎTRE COQ IV však už přece jen mírně zaostávala za modernějšími jachtami, jako byla třeba LINKEDOUT Thomase Ruyanta

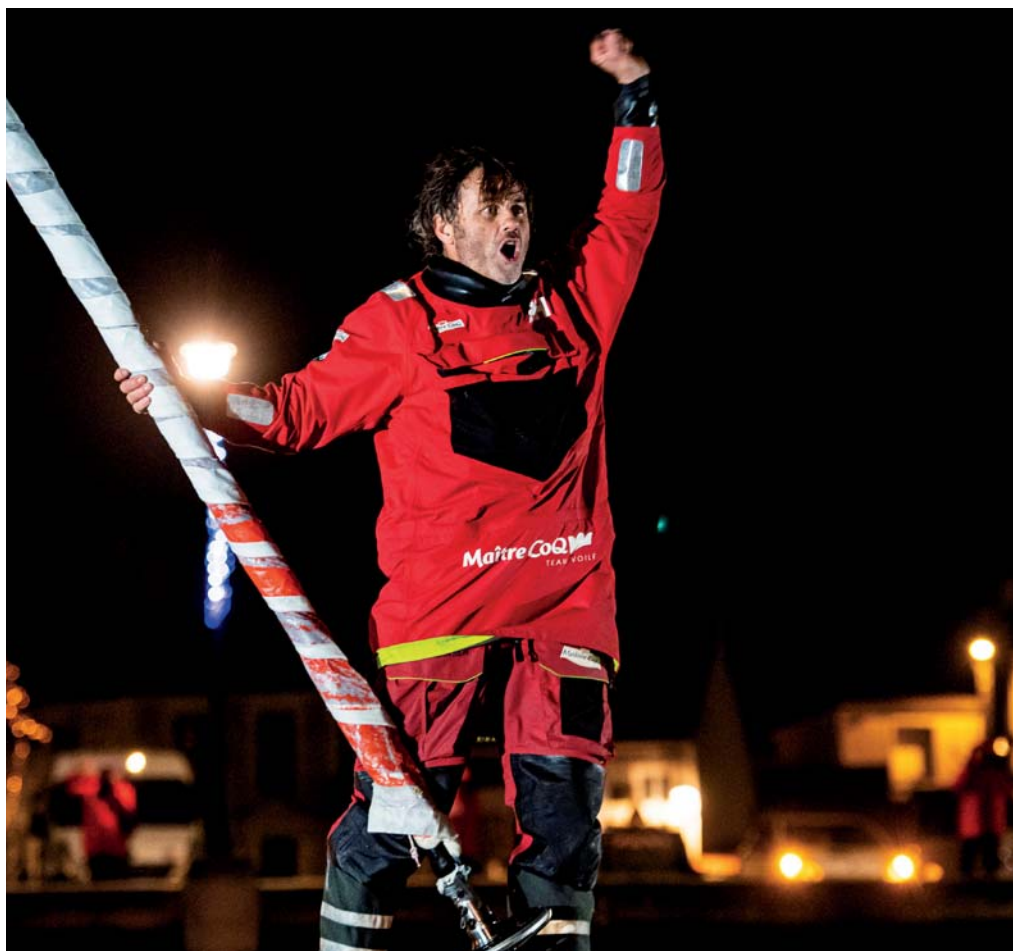


nebo APIVIA Charlieho Dalina. (Obě mimo-
chodem rovněž navrhl Guillaume Verdier.)

Tři dny bezvětrí

Yannick Bestaven však dokázal svou loď dokonale využít. „Moje nejlepší vlastnost? Tvrdohlavost,“ popsal sám sebe na webu sail-world.com. „Moje nejhorší vlastnost: Tvrdohlavost.“ Australský mys Leeuwin míjel ještě jako třetí. Mys Horn už obeplul jako první s patnáctihodinovým náskokem. Pak ho ale potkala smůla. U brazilského pobřeží zastihla MAÎTRE COQ IV třídní flauta. Vypadlo to, že o vítězství se už nedá uvažovat. Yannick Bestaven to ale nevzdal a dál se snažil dostat z lodě maximum. Odměna za vyčerpávající finiš byla sladká. „Připadám si jako ve snu,“ prohlásil nezdolný jachtař na oslavě vítězství. „Z naprosté samoty přejdete k tomuto večírku, světům a lidem. Výsledek překonal má očekávání.“ Ačkoliv je Vendée Globe úžasné dobrodružství, Bestaven přiznal, že má i svoje stinné stránky. „Tyto lodě jsou stresující, hlučné a život na nich je náročný. Někdy se také cítíte osamělí.“

Francouzský závodník se Vendée Globe zúčastnil už podruhé. Jeho první pokus však dopadl neslavně. V ročníku 2008/2009 přišla jeho loď AQUARELLE.COM hned čtvrtý den po startu o stěžeň. Bestaven se musel vrátit do přístavu a regatu vzdát. Nezbylo mu nic jiného než to vzít sportovně. První místo ve Vendée Globe není zdaleka jediný Bestavenův závodní úspěch.



Emoce v cíli jsou vždy silným okamžikem, zvláště pro vítěze.

Vyhrané závody

Na stejné lodi ještě pod původním jménem SAFRAN vyhrál v roce 2009 regatu Record SNSM ze Saint-Nazaire do Saint-Malo. Název závodu odkazuje na první písmena jmen

přístavů, mezi nimiž se pluje, a zároveň na francouzskou Národní námořní záchrannou službu (Société nationale de sauvetage en mer). Bestaven rovněž dvakrát zvítězil, v roce 2011 a 2015, v regatě Transat Jacques Vabre z Francie do Brazílie na lodi třídy Class40. Na plavidle stejné kategorie vyhrál v roce 2015 i regatu z Les Sables d'Olonne do Horthy a zase zpět.

Zmínili jsme přitom jen první místa. Dalších umístění „na bedně“ dosáhl Yannick Bestaven hromadu. V námořním jachtingu je navíc často velkým úspěchem závod vůbec dokončit. Na pořadí už tolik nezáleží.

Yannick Bestaven se narodil v Saint-Nazaire a vyrůstal v Arcachonu. Jeho velký přítel a učitel je o dvanáct let starší jachtař Yves Parlier. Bestaven je původním vzděláním technik. Spolu se zesnulým Éricem Tabarlym (1931–1998) navrhoval elektrické generátory pro jachty. Živí se však jako profesionální kapitán.



Takto zachytil Yannicka Bestavena dron vyslaný jeho soupeřem Borisem Herrmannem během závodu.

Text Radek John
Foto Vendée Globe



CHRISTOPHER RASSY (1934–2021)

Odešel otec moderního cruiseru

V pondělí 8. listopadu 2021 oznámil Magnus Rassy, že ve věku 87 let zemřel jeho otec Christopher Rassy, zakladatel jedné z nejslavnějších jachetních loděnic na světě, švédské firmy Hallberg-Rassy, především ale otec moderního cruiseru.

Christopher Rassy vyrůstal u Starnberského jezera v Bavorsku a po válce se vyučil lodařem v malé loděnici u Bodamského jezera. Chtěl však stavět námořní plachetnice a pracovat u moře. Rozeslal několik dopisů se žádostmi o práci a dostal jedinou kladnou odpověď ze švédské loděnice v Nötesundu, kam v roce 1962 vyrazil z rodného Bavorska na kole. Ve volném čase si postavil vlastní plachetnici, s níž úspěšně závodil a posléze ji výhodně prodal. To ho přivedlo k myšlence, aby se osamostatnil.

Je ironií osudu, že pro svou novou firmu odkoupil Christopher Rassy starou loděnici Harryho Hallberga v Kungsvikenu, který se stěhoval do většího provozu v Ellösu. Hallberg patřil ve Švédsku k prů-

kopníkům laminátové stavby, dařilo se mu a neviděl v Rassyho konkurenci. Avšak v roce 1966 dal Rassy švédskému lodnímu architektovi Ollemu Enderleinovi zelenou, aby pro novou firmu zkonstruoval průlomovou jachtu Rasmus 35. Byl to první dálkový cruiser se silným pomocným motorem, středním kokpitem a ochranným čelním sklem. Takovou kombinaci nikdo předtím jakživ neviděl. Loď vyvolala mnoho pochybností, ale začala se skvěle prodávat.

V roce 1972 odešel Harry Hallberg na odpočinek a byla ke koupi i jeho loděnice v Ellösu. Nyní se po větším provozu ohlížel Christopher Rassy a rozhodl se koupit i tento podnik. Jelikož pod značkou Hallberg se vyráběly čtyři velmi úspěšné konstrukce a Rassy nabízel jen Rasmus

35, navrhl prodávajícímu Hallbergovi, aby se nová firma jmenovala Hallberg-Rassy.

O spojení obou firem se traduje následující anekdota

V roce 1972 prý navštívil Hallbergova prodejce jakýsi zájemce o jachtu. Váhal mezi Mistralem 33 z Hallbergovy loděnice a Rassyho Rasmusem 35. Mistral 33 měl záďový kokpit, Rasmus 35 střední. Zákazník se prodejce zeptal, proč by měl dát přednost jejich Mistralu. „Když má loď záďový kokpit, neriskujete, že vám voda vypláchne záďovou kajutu,“ zněla pohotová, byť nesmyslná odpověď. Poté zákazník navštívil Rassyho loděnici, aby si prohlédl Rasmus 35. Při té příležitosti se zeptal pana Rassyho: „Proč nenabízíte loď se záďovým kokpitem, aby voda neměla příležitost

vypláchnout zádovou kajutu?"

„Kdo vám to řekl?“ vybařil pan Rassy.

„Lidi od Hallberga v Ellösu,“ odpověděl zákazník.

„Tak ti to už nikdy nikomu neřeknou,“ odtušil pan Rassy.

„Jak to?“ zeptal se překvapeně zákazník.

„Protože zítra Hallberga kupuji,“ vypálil pan Rassy.

První lodí nově nazvané loděnice se stal Monsun 31, jehož se do roku 1982 prodalo 904 kusů, což byl nevídaný úspěch. Avšak plavidlem, které vytyčilo nový směr v konstrukci cruiserů, se stal Hallberg-Rassy 41. Jako první na světě měl v podpalubí uličku do zádové kajuty, takže se do ní nemuselo chodit venkem přes kokpit. A dále výbavu, kterou dnes pokládáme za samozřejmost, ale tehdy znamenala revoluci. Namátkou kuchyni vedle schůdků se stojnou výškou, pracoviště navigátora s mapovým stolem a sedačkou ve směru plavby, tlakovou vodárnu s teplou a studenou vodou, sprchu, elektrický kotevní vrátek, rolfovek a dva samostatné záchody.

Průkopnickému duchu zůstal Christopher Rassy věrný po celou svou kariéru. Našel skvělého pokračovatele ve svém synovi Magnusovi a měl

šťastnou ruku při výběru lodních architektů.

Po Enderleinovi to byl především legendární Germán Frers, který pro značku Hallberg-Rassy zkonstruoval asi 20 typů jachet. Firma rychle přešla na laminátovou stavbu a oprostila se od posledního rezidua dřevěné konstrukce, jímž byl dnový výstupek pro připevnění kýlu. V loděnici se jako první začaly stavět laminátové trupy s „U“ profilem, pod něž se přímo zavěšoval litinový ploutvový kýl.

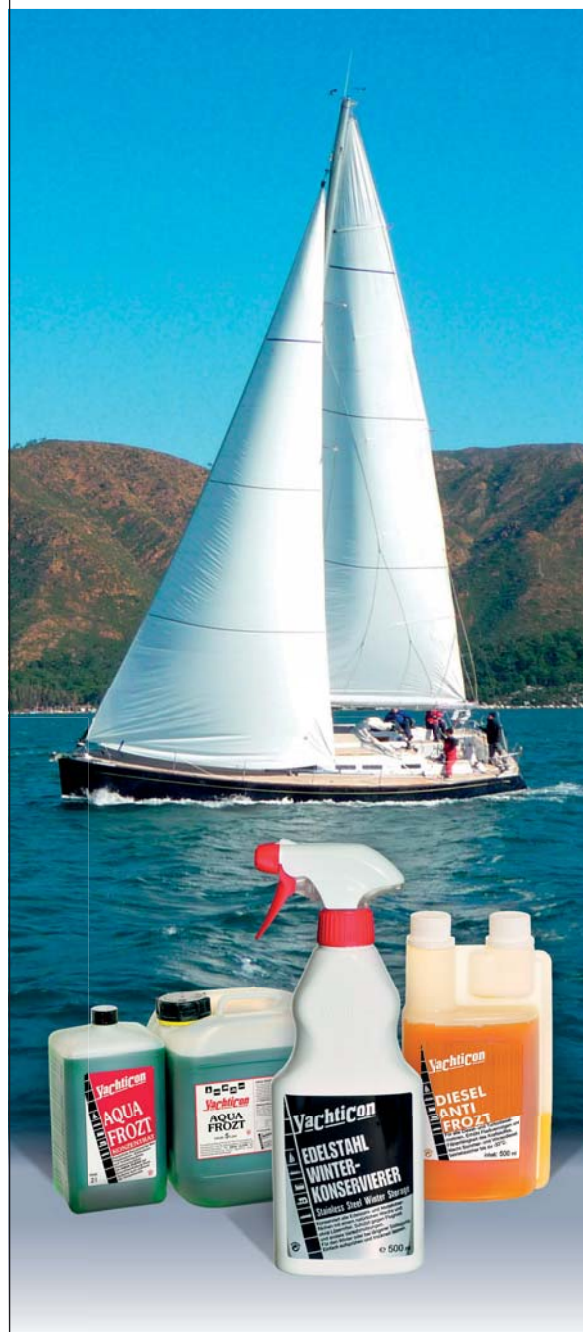
Na půdě loděnice Hallberg-Rassy se tak zrodil moderní cruiser, jak ho známe dnes, vzor všech lodí, které si pronajímáme v Chorvatsku a jinde na světě. Vznikla nová generace laminátových námořních plachetnic nejen svébytné konstrukce, ale i svébytné formy.

Christopher Rassy se tak stal otcem moderního cruiseru a oprávněně mu byla v prosinci 2020 udělena Cena za celoživotní přínos Mezinárodního sdružení jachetního průmyslu, s citací „tomu, který celou svou kariérou významně přispěl k rozvoji jachetního průmyslu a je velkým hlasatelem jachtingu a lásky k lodím“.

Nechť na něho takto všichni vzpomínáme.

Text František Novotný

Foto Hallberg-Rassy



YachTom

**Jsme výhradní dovozce
výrobků Yachticon do ČR**

Velkoobchod i maloobchod

Největší skladové zásoby v ČR

**Every Day
Sailing Day**

www.yachtom-shop.cz



Stará Kysibelská 43
360 09 Karlovy Vary

Nová lodní třída RS400

RS 400



V listopadu byla Českým svazem jachtingu schválena nová lodní třída RS400, která patří do rodiny RS. Předsedovi Asociace lodních tříd RS Petrovi Břízovi jsme při té příležitosti položili několik otázek.

Petre, proč právě lodní třída RS400?

Na našich vodách v tuto chvíli neexistuje moderní dvoupasádková sportovní beztrapézová plachetnice s genakrem. Je to ideální loď pro

klubový jachting. Velmi dobře se hodí pro rodinné a partnerské posádky i bez předchozí aktivní zkušenosti se sportovním jachtingem. Loď má mimořádně velký a pohodlný kokpit, a tak se do ní vejdu i velcí jachtaři. Vždyť šířka lodě jsou dva metry. V neposlední řadě je to i cenově dostupnost „second hand“ lodí.

Kolik je v České republice aktuálně plachetnic nové lodní třídy RS400?

V tuto chvíli máme v Čechách a na Moravě 18 plachetnic RS400 a chystáme dovoz dalších během zimního období. Pro sezonu 2022 předpokládáme rozšíření flotily RS400 na 25 lodí. Pravidelnou účast na pohárových závodech očekáváme v počtu 10 až 12 lodí.

A kde si můžou jachtaři plachetnici RS400 prohlédnout a vyzkoušet?

Domovské vody majitelů RS400 se aktuálně nacházejí v lokalitách Praha, Lipno, Rozkoš, Bezdrev, Brno, Nechanice, Hlučín a Vranov. Demo plachetnice jsou zájemcům k dispozici po předchozí dohodě na vybraných vodách nebo prostřednictvím Honzy Myslíka, dealera RS Sailing.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	4,54 m
Šířka	2 m
Hmotnost trupu	85 kg
Plocha kostaky	3,93 m ²
Plocha hlavní plachty	10,96 m ²
Genakr	13,94 m ²
www.rssailing.cz	

Úspěšný závěr sezony pro HEBE V Mezinárodní mistrovství Chorvatska

Hebe Sailing Team zakončil letošní sezonu dvěma úspěšnými starty. Nejprve vybojoval první listopadový víkend na mezinárodním mistrovství Chorvatska v Šibeniku stříbro ve své kategorii a bronz v celkovém pořadí. Závodu se zúčastnilo šestnáct lodí a odjela se jedna navigační a dvě okružové rozjížděky. Hebe Sailing Team jel ve složení Zdeněk Jakoubek, Zdeněk Sünderhauf, Libor Hošek, Adam Skin Plhoň, Petr Solař, Petr Stejskal, Tonda Podzimek.

Jabuka 2021

Posledním závodem sezony byla tradiční Jabuka. Na startu se sešlo tentokrát 101 lodí. Startovalo se za velmi slabého větru, který pulsoval od bezvětří až k osmi uzlům v průběhu noci.

„Jabuku jsme otáčeli ráno kolem deváté za větru okolo deseti uzlů a pak následoval

spinakrový maraton až zpět ke břehu k majáku Blitvenica. Při průjezdu okolo dalších ostrovů následovalo několik výměn spinakru za kosatku a zpět a také další souboj s chorvatskou lodí, kdy jsme bok po boku na silici dvacetizlový vítr z přicházející bouřky bojovali o co nejlepší umístění. Do cíle u městského mola ve Vodici jsme dojeli za slabého větru a silného deště v záplavě blesků. Speciál Fast Wave jsme porazili o čtyři vteřiny. Pokud by chorvatská jury hodnotila tento závod i kategorii ORC celkově, porazili bychom i dalších osmnáct lodí ze skupiny ORC A. Ve skupině ORC B soupeřilo 20 lodí a tuto skupinu se nám podařilo vyhrát. Byl to výborný závod plný soubojů na krásné trati s mystickým otočným bodem sopečného ostrova Jabuka,“ uvedl po závodě Zdeněk „Zdenál“ Sünderhauf.

Posádka HEBE V jela Jabuku ve složení Zdeněk Jakoubek, Zdeněk Sünderhauf, Martin Trčka, Libor Hošek, Petr Solař, Vojta Komárek, Petr Stejskal, Milan Tomek.



HEBE V během Jabuky 2021

inzerce



Concorde

REISEMOBILE AUS LEIDENSCHAFT



CARVER 850 L



LIMITED EDITION



BLUE RENT •
Na cestách jako doma!

☎ 777 656 272

www.bluerent.cz

Mistrovství ČR v team racingu třídy Optimist



Na začátku listopadu se v Praze na Vltavě konalo mistrovství ČR v team racingu nazvané O krále Prahy. Celkem startovalo jedenáct tříčlenných týmů z celé republiky.

Vítězem závodu se stal tým vedený Františkem Burdou z JK Česká Lípa, který závodil společně s Ondřejem Klímou z YC Doksy a Janem Křížem z SK Štětí. Tým byl po základní části na třetím místě a o vítězství se

musel pořádně poprat. V semifinále i ve finále se jelo pět rozjížděk a ta pátá se rozhodovala až na cílové čáře. „Tým jsme sestavili na poslední chvíli a bez tréninku jsme naskočili do závodu. Všichni už máme nějaké team racingové zkušenosti, tak to naštěstí nebyl problém. Měli jsme dobrou taktiku i rychlost, zvláště v silnějším větru. Závod jsme si moc užili, byly skvělé podmínky. Máme velikou radost,“ smál se František Burda po závodě.

Na druhém místě skončil tým Jan Valenta (YC CERE), Jiří Tomeš a Lukáš Kraus (oba JK Česká Lípa), který vedl po základní části. Do semifinále postoupily také dva týmy z pražského Českého Yacht Klubu, které si to rozdaly o třetí místo. Úspěšnější byl tým ve složení Tomáš Peterka, Jan Škoda a Václav Zákoucký, který získal bronzové medaile. Ty bramborové zbyly na Elu Štolbovou, Kateřinu Lokajíčkovou a Jáchyma Klímu.



Zlato a stříbro z mistrovství světa ve windsurfingu

Absolutní nadvláda českých windsurfařek na mistrovství světa třídy Techno 293, které se konalo od 23. do 30. 10. v Torbole na Gardě, přinesla zlatou a stříbrnou medaili. V kategorii U-17 dívky brala Nela Sadílková (TJ Delfín Jablonec) zlato, Kristýna Chalupníková (TJ Rapid Brno) stříbro a k tomu byla Kristýna Piňosová (TJ Rapid Brno) čtvrtá. Juniorský windsurfařský tým zaznamenal i další skvělé výsledky. David Drda (TJ Delfín Jablonec) byl v kategorii U-17 chlapci devátý, Alex Lojínová (TJ Delfín Jablonec) v kategorii dívek U-15 třináctá.

Po hořkém čtvrtém místě z mistrovství Evropy v Tallinnu přišel titul mistryně světa. Nela Sadílková skončila s obrovským náskokem před svými soupeřkami: „Stále tomu nemůžu uvěřit, že se to povedlo. Závodní týden byl hrozně náročný a dlouhý, odpočítávala jsem hodiny, kdy už to konečně skončí, a završila jsem závod vítězstvím v poslední rozjíždce. To byl nádherný pocit!“ Nela Sadílková bude na Technu 293 pokračovat i v příštím roce, takže se máme na co těšit.



Druhá etapa závodu Mini Transat 2021



27. září odstartovala druhá etapa závodu třídy Class Mini. Na start se postavilo 84 závodníků z celého světa. Odhad na celkového vítěze závodu byl nejistý, jelikož první etapa dokázala, že i favorité nemusí potvrdit své pozice. Příkladem by mohl být mladý německý jachtař Melwin Fink, který si nečekaně doplul v kategorii sériových lodí pro první místo. V druhé etapě volili jachtaři celkem ze tří možných tra-

jektorií plavby. Plavbu dlouhou více než 2 700 námořních mil zvládl nakonec nejlépe ve třídě Proto Pierre Le Roy s časem 13 dní, 23 hodin, 2 minuty a 9 sekund. Průměrná rychlost jeho lodě TEAMWORK byla 7,65 uzlu. O vítězi druhé etapy ovšem nebylo do poslední chvíle rozhodnuto. Necelých 500 mil před cílem se Pierre přetahoval o vítězství s dalšími dvěma jachtaři, a to Tanguyem Bou-

roullecem a Fabiem Muzzolinim. Nakonec druhé místo získal Fabio Muzzolini a se třetím se musel smířit Tanguy Bouroullec. Nejrychlejší ženou ve třídě Proto se stala Irina Gracheva, která si dojela pro celkově páté místo v kategorii. V kategorii sériových lodí doplul na prvním místě Hugo Dhallenne. K překonání Atlantiku potřeboval pouze 15 dní, 23 hodin, 32 minut a 38 sekund.

PRODEJ | KOUPE | PRONÁJEM | KURZY

Soukromá inzerce

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

Firemní řádková inzerce a pronájmy

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

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

PRODEJ

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



Cranchi T 3 6 Crossover, 2x VOLVO PENTA D4 EVC/E/DPH / 2x 300 HP, NOVINKA, 12 mth, délka: 11,85 m, šířka: 3,53 m, výtlak: 8,5 t, 2 ložnice, 2 koupelny, luxusní provedení interiéru, klimatizace, kompletní zaplachtování zádi, bowthruster, GPS displej 9" Raymarine, generátor, autopilot, teak – kokpit – badenplato, vysílačka VHF Garmin, nosiče na kola. Cena 350 000 EUR + DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164



Azimut Atlantis 47HT, r. v. 2007, 430 motohodin, Volvo D9 2x 575 HP, délka 14,3 m, perfektní stav, servisována, plná výbava, generátor, 3 kajuty, 2x WC a sprcha, gril, 2x lednice, nový člun a motor Suzuki, soláry a nové baterie, klimatizace, 2x TV, zimní plachta, antifouling a servis 2021, marina Murter, HR, registr. SK. Cena: 169 000 EUR s DPH. Kontakt: +421 911 655 040



Greenline 33, délka: 9,99 m, r. v. 2015, Mercury Diesel TDI 110 kW/150 HP, LED LCD TV22" DVBT v salonu, elektrické koupací plato s dálkovým ovládáním, dieselové topení, elektrická toaleta, skvělá obytná loď, nízká spotřeba. Cena: 130 000 EUR bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140



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



**Předplaťte si
časopis YACHT**
www.yacht.cz



Regal 26 EXPRESS, 2021, délka: 7,9 m, šířka: 2,5 m, pro max: 8 osob, VOLVO PENTA V8 300EVC Catalyst, elektrický naviják kotvy, bowthruster, ohřívач vody, el./lihový vařič, Power Tower, zakrytí kokpitu, 220 V Power Package, sprcha, v kajutě stojná výška, převozní za osobním vozem, bimini. Cena od 168 000 USD bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140



Regal 28 Express, 2017, délka: 8,05 m, šířka: 2,6 m, počet osob: 8, motor: VOLVO V8 380 EVC Catalyst FWC DP Drive EVC, klimatizace s reverzem, Bowthruster, nádrž na odpadní vody, WC + koupelna, vařič el./lih, generátor, el. naviják kotvy s řetězem, sluneční matrace na přídě, podvodní světla – modrá, vč. vleku – možné koupit i zvlášť. Cena: 2 600 000 Kč bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140

RŮZNÉ



Concorde Credo 840L Iveco
3,0 l/210 HP, 1. majitel, nehavarané, servisní knížka, 4 místa jízda / spaní, denní svícení LED, Auto Level, tempomat, tepel. výměník od motoru, svět. a dešť. sensor, Security Plus, gel. baterie 3x 170 Ah, střešní ventilátor, klima salonu – nezávislá na 230 V, kompresor. chladnička 177 l s odděl. mrazákem, Birdview 360°, SAT + TV LED 24, soundsystem, akustik paket ložnice, markýza 6 m el. + LED, teplov. topení ALDE, rezerva, podl. topení, exter. sprcha, kož. potahy, nosič kol v garáži. K ODBĚRU 12/2021! %. Cena: 6 297 365 Kč včetně DPH 21%. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

ZDE MŮŽE BÝT VÁŠ INZERÁT

Volejte 775 571 120

BLUE RENT
Na cestách jako doma!

ETRUSCO



PRONÁJEM
od 1 290 Kč/noc

PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM

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



SEA-LINE®

váš specialista pro
lodní barvy, laky a renovace

723 518 020 viktor@sea-line.cz www.sea-line.cz



Etrusco T7400SBC NOVÝ Fiat
2,2 l/140 HP, od skupiny Hymer s perfektním rozložením sezení Face-To-Face, nová palubní deska a přístroje s aplikací Techno-Trim, asist. jízdy v pružích, asist. dálkových světel, dešťový a světelný senzor, nafta 90 l, počet míst jízdy/spaní: 4/4, zadní lůžko: 1 x 205 x 80 cm + 1 x 210 x 80 cm s možností letiště, LED osvětlení interiéru, 16"ALU kola, rámová okna, příprava pro solár a TV, markýza, Type X Paket. K odběru 3-4/2022! Cena: 69 914 EUR včetně DPH 21%. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Giottiline Therry 45 Citroën
2,2 l/165 HP, model 2022, CELOROČNÍ RODINNÝ VŮZ. Výkonný motor 2,2 l/165 HP. Počet míst jízdy/spaní: 5/5-6. 16 ALU kola, volant a řadič páka v kůži, systém Start/Stop, LED denní svícení, kabina šedá metalíza, dveře nástavby Zzámkové centrálně uzamykané, LED osvětlení interiéru, zpětná kamera se 7" displejem, extra silná izolace podlahy 63 mm, vyhřívání garáž a alkovna, ovládací panel Truma CP Plus. K ODBĚRU 12/2021! Foto ilustrační! Cena: 68 559 EUR včetně DPH 21%. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Concorde Credo I693H Fiat
3,0 l/150 HP, nehavarované, ABS, stabilizace podvozku (ESP), parkovací kamera, manuální převodovka 6 rychlostních stupňů, tempomat, autochladička, sprcha, markýza, WC, bojler, měnič 220 V, el. zrcátka, tažné zařízení, man. klimatizace, nezávislé topení. Cena: 1 599 900 Kč nelze odečíst DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

BLUE RENT
www.bluerent.cz

**PRENÁJOM LODÍ
KAPITÁNSKE
KURZY
POZNÁVACIE
PLAVBY**

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht
www.aaayacht.sk
tel: +421 944 449 384

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



BLUE RENT
Na cestách jako doma!

Čištění a leštění lodí

777 656 272 • servis@bluerent.cz • Modřanská 102, 147 00 Praha 4

inzerce

www.SHOCART.cz
30 let v cestovním ruchu

VÁNOCE se SHOCartem pro cyklisty i turisty

NOVÁ VYDÁNÍ

PODZIM 2021
TURISTICKÝ ATLAS ČESKO + CYKLOTRASY
1:50 000

JARO 2021
TURISTICKÝ ATLAS SLOVENSKO + CYKLOTRASY
1:50 000

JARO 2021
CYKLOATLAS Česko
1:75 000
FABIAN ATLAS Technické
1:75 000

JARO 2021
CYKLOATLAS Slovensko
1:75 000
Turistický atlas, autotlas
1:75 000

SADY MAP
DĚKOVÁ SADA MAP ČESKO
1:40 000
DĚKOVÁ SADA MAP SLOVENSKO
1:40 000

MAPY
ČESKOSLOVANSKÉ SVYKARSKÉ SLUKNOVSKO
VYSOKÉ TATRY HORNÍ TATRA
MORAVSKOSLEZSKO Beskydy
SUMAVA
MALÁ FATRA
TROJMEZÍ

více informací a další tituly: **www.shocart.cz**

PRODEJNÍ MÍSTA ČASOPISU YACHT

»»» PRAHA

YachtNet

Kapitánské kurzy
v Chorvatsku

Průkazy MDČR
C, B, A i HR B

Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze

Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice

ISO 9001
Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

YACHT CLUB CERE

PODOLÍ | DOCK | NECHRANICE

www.cere.cz

DOMANSKÝ.cz **mix.it**

vt project **yacht.cz**

PRAHA PRAHA PRAHA
ÚNETICKÝ PIVOVAR COMPOTECH

SPOLU NA JEDNÉ LODI

balance club
BRUMLOVKA

FITNESS & WELLNESS

fitness, osobní tréninky,
skupinové lekce, 25 m bazén,
wellness, masáže, terasa

tel. +420 234 749 810
e-mail: info@balanceclub.cz
www.balanceclub.cz

PÖSSL BLUE mobil Concorde

**Prodej
a pronájem**

BLUE RENT

Modřanská 102, 147 00 Praha 4
777 656 272
www.bluerent.cz

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

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

ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA

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

HONDA MARINE

PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR
závěsné lodní motory - HONDA MARINE
vestavné lodní motory - YANMAR
nafukovací čluny - HONDA HONWAVE
nafukovací čluny s pevným kýlem - SPORTIS, CAPELLI
obytné lodě a plachetnice - DELPHIA
motorové čluny - AMT, MARION
hliníkové lodě - ARRONET
hliníkové pracovní lodě - MS BOAT, ALUNAUTIC

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

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

LODNÍ PLACHTY

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

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

MARINE CENTRUM

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH
SKÚTRŮ A MOTORŮ,
AUTORIZOVANÝ SERVIS

Motorové čluny - Scarab,
Four Winns, Glastron, Saver
Vodní skútry - Sea-Doo
Nafukovací čluny - Zodiac, Bombard,
Gladiator, Allroundmarin
Lodní motory - Volvo Penta, Tohatsu,
Mercury, Evinrude, Parsun
Převážné vleky - CBS, Harbeck
Hliníkové čluny - MARINE, Starcraft, Starweld
Příslušenství - Plastimo, Lindemann

Komořanská 326/63
143 00 Praha 4 - Modřany
tel.: +420 605 245 414
paha@marine.cz
www.marine.cz

»»» ČECHY

NEO LUXOR
KNIHKUPECTVÍ

NEJVĚŠTÍ KNIHKUPECTVÍ
V ČESKÉ REPUBLICCE

Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1

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

www.neoluxor.cz

akita yacht

pronájem lodí
kondiční plavby
praktické
kurzy

**Velikonoční
regata 2022**

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

BOAT CENTRUM

PRODEJ A SERVIS

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

Mníšek u Liberce
+420 485146590, +420 607525351
www.boatcentrum.eu

DAVLE MARINA

Kotvení v Davli
Uskladnění lodí v hale
Půjčovna motorových člunů a skútrů
Prodej nových a použitých lodí
Autorizovaný servis
Opravy a úpravy lodí

tel.: +420 603 141 026
tel.: +420 605 750 079
email: info@davlemarina.cz
web: davlemarina.cz

Půjčovna a kotvení: Nábřeží, Davle
servis a uskladnění: Slapy 401

KWS

PRODEJ, SERVIS, PŮJČOVNA
lodí, lodních motorů a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR
BAVARIA Yachts

+420 601 590 176 marine@kws-sports.cz

KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLAVBY

+420 733 547 260 kurzy@kws-sports.cz

PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila v Chorvatsku a na Lipně

+420 733 547 260 charter@kws-sports.cz
www.kws-sports.cz

MARINA LABE

Marina Labe v Píšťanech
TĚŠÍME SE NA VAŠI NÁVŠTĚVU!

Tel.: +420 774 510 477
E-mail: recepce@marinalabe.cz
Web: marinalabe.cz

MARINE

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH
SKÚTRŮ A MOTORŮ,
AUTORIZOVANÝ SERVIS

Motorové čluny - Scarab,
Four Winns, Glastron, Saver
Vodní skútry - Sea-Doo
Nafukovací čluny - Zodiac, Bombard,
Gladiator, Allroundmarin
Lodní motory - Volvo Penta, Tohatsu,
Mercury, Evinrude, Parsun
Převážné vleky - CBS, Harbeck
Hliníkové čluny - MARINE, Starcraft, Starweld
Příslušenství - Plastimo, Lindemann

Řádová 465
549 01 Nové Město nad Metují
tel./fax: +420 491 420 129
marine@marine.cz
www.marine.cz

NEBOSCAR

PlasDECK	SYNTETICKÉ TEAKY
SCARANI KOTVENÍ OD ROKU 1982	LODĚ 17' - 35'
RIO YACHTS	JACHTY 34' - 68'
MARLIN	ČLUNY 18' - 38'
IMNESA MARINE PRODUCTS	VEŠKERÉ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

OBCHODNÍ PASÁŽ NA ZÁMECKÉ
TYRŠOVA ULICE 2071, 256 01 BENEŠOV U PRAHY
info@neboscscar.cz • +420 737 883 053
www.neboscscar.cz

>>> SLOVENSKO

READY LINE s.r.o.
www.readyline.cz • www.ranieri.cz

PRODEJ A SERVIS

- NAFUKOVACÍCH ČLUNŮ
Honda, Ranieri, Zodiac
- LAMINÁTOVÝCH ČLUNŮ
Ranieri
- LODNÍCH MOTORŮ
HONDA, MERCURY, SUZUKI, TOHATSU
- EL. MOTORŮ
MINNKOTA
- PŘEPRAVNÍCH VLEKŮ

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

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

W BOATS

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

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

www.wboats.cz • info@wboats.cz

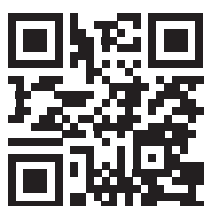
BOHEMIA MARINE

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

tel.: +420 605 294 983

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

YachTom



www.yachtom.com

magnet press

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s.r.o.
Šustekova 8
851 04 Bratislava
Slovenská republika

Po-Pá: 7:00 - 18:00
So: 8:00 - 12:00

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

www.press.sk
listujte s námi

PF 2022



Vážení a milí čtenáři, děkujeme za vaši přízeň.

Dovolte nám touto cestou popřát vám všem krásné a klidné prožití vánočních svátků. Ať je váš rok 2022 bohatý na zážitky, plný splněných přání a přináší vám jen zdraví, štěstí a radost. Zároveň doufáme, že vás časopis Yacht bude i nadále stejně těšit.

Redakce Yacht

yacht
ČASOPIS O LODÍCH



Aqualine 585

Redakční test otevřené a tvarově zajímavé lodě pro denní vyjíždky.



Arksen 85

Na palubu jachty Arksen zavítáme stylově v únoru. Loď se šesti kajutami pro hosty je určena do arktických podmínek.



CIVETTA II v Anglii

S Petrem Hlucháněm budeme sledovat další osudy slovenské plachetnice a jejího kapitána Vlada Porvazníka.

YDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel a šéfredaktor

Daniel Guryča

Inzerce, distribuce a předplatné

Markéta Pelcmanová

Marketing

Jana Ježková

Spolupracovníci

Radek John, Pavel Kreuziger,
František Novotný

Předplatné

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

Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS
Press Media

Předplatné na Slovensku

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

Distribuce a předplatné na Slovensku

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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



MOBIL



TABLET



ONLINE



FACEBOOK



INSTAGRAM

PDF verze k dispozici na www.yacht.cz

DALŠÍ TITULY:

WINE
& Degustation

Nejlepší vína
České republiky



GOLFOVÉ ČLENSTVÍ

2022

včetně green fee až na

18

jamek

PRO VŠECHNY GOLFISTY

Vyberte si členský balíček podle toho, jak často se dostanete na golf. Hrajete málo, nebo jste golfový nadšenec? Vyberte si z našich členských balíčků. Trénujte, hrajte, bavte se. V Hostivaři.

DÁREK

pro každého nového člena:
green fee na 18 jamek

DRIVE

**1 green fee na hřiště (až 18j.),
kredit na trénink,
v hodnotě 2 000 Kč,
až 30% sleva na cvičné plochy,
až 40% sleva na hru,
nevyčerpaný kredit převádíme
do další sezony,
1 hodina na multifunkčním hřišti,
další slevy a výhody**

3 600

Kč/rok



děti/senioři
2 700 Kč

PLUS

**7 green fee na hřiště (až 18j.)*,
denně 1 koš míčů na driving,
neomezená hra na akademii,
až 30% sleva na cvičné plochy,
až 40% sleva na hru,
1x buggy pro hru na hřišti,
host hraje za členské ceny,
nevyčerpané služby převádíme
do další sezony,
2 hodiny na multifunkčním hřišti,
další slevy a výhody**

* green fee jsou nepřenositelné

9 000

Kč/rok



děti/senioři
6 300 Kč

VIP

**30 green fee na hřiště,
denně 2 koše míčů na driving,
neomezená hra na akademii,
3x buggy pro hru na hřišti,
hosté hrají za členské ceny,
nevyčerpané služby převádíme
do další sezony,
nesoutěžní výsledky zdarma,
3 hodiny na multifunkčním hřišti,
další slevy a výhody,
zvýhodněný balíček dalších 30 her
a 3x půjčení buggy jen za 15 000 Kč**

18 000

Kč/rok, rodina **50% sleva**



děti/senioři
12 000 Kč



LAMBORGHINI PRAHA

Jediný autorizovaný prodej a servis v České republice

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

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

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



LamborghiniPRAHA

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