

3 / 2020

yacht



XXVII. ročník
99 Kč / 4,69 €



ZÁVODY

Bitva začíná O Pohár Ameriky

16

MOTOROVÉ JACHTY

Azimut S8
Ve znamení inovací

34

PLACHETNICE

Beneteau Oceanis 30.1
Na moře i na Slapy



Passion made

BAVARIA C42

Unikátní tvar příďe **V-Bug**,
dlouhá vodoryska a větší
plocha plachet zaručují nové
plachetnici **BAVARIA C42**
více výkonu při plachtění.
V podpalubí více prostoru pro
větší komfort a volný pohyb.

**Více informace získáte
u výhradního zástupce
KWS Sports CZ s.r.o.:**

www.kws-sport.cz



BAVARIA
YACHTS

POZVÁNKA NA VÝSTAVU

Milí čtenáři,

právě držíte v ruce březnové vydání YACHTU, což znamená, že letošní sezona klepe na dveře i u nás, a pozná se to nejen podle absolutně nezimního počasí.

V březnu nás čekají další výstavy lodí. Hned první týden je to BOOT TULLN od 5. do 8. 3., další týden je to poněkud nešťastný souběh BOAT SHOW BRATISLAVA od 12. a FOR BOAT od 13. do 15. 3. Do Tullnu se pojedeme určitě podívat a do Prahy na FOR BOAT Vás všechny srdečně zveme. V hale 3 bude mít časopis YACHT stánek, kde se s Vámi rádi potkáme.

A co najdete v tomto vydání? Představíme Vám několik značek, které se objevují v časopise YACHT poprvé nebo po dlouhé době. Azimut S8, který představujeme na stránkách 16 až 23, jsme na vodě viděli poprvé loni na podzim stejně jako Pardo 38, jež najdete hned na následujících stránkách.

Zajímavý je rozhovor s Tomášem Kapičkou a Stephanem Kohlem (strany 30–33), kteří mají na starosti klienty loděnice Sanlorenzo z České republiky a ze Slovenska. Ve Španělsku jsme testovali zajímavou plachetnici Beneteau Oceanis 30.1, vhodnou i naše vody, o níž si můžete přečíst na stranách 34–39.

Rád bych Vás také upozornil na druhou část článku Františka Novotného o tom, na co se zaměřit při koupi starší lodě. Trh použitých lodí je v absolutních číslech větší než trh nových lodí a má svoje pravidla. Na stranách 54 až 59 tak najdete základní rady, na co si dát pozor, pokud se pro nákup rozhodnete.

Do Francie, konkrétně do okolí Bretaně vyrazil náš dlouholetý spolupracovník Igor Piños, který nás seznámí se svými zkušenostmi na stránkách 60 až 63. A nechyběli jsme ani na jubilejním padesátém Setkání jachtařů v Libštátě (strany 70–73). To samozřejmě není všechno, v tomto čísle Vás čeká mnoho dalších zajímavostí včetně představení létajících plachetnic pro příští ročník Poháru Ameriky (strany 82–87).

Přeji Vám příjemné čtení.

Daniel Guryča
vydavatel



PDF verze k dispozici na www.yacht.cz





16 | **AZIMUT S8**

Téměř pětadvacetimetrová novinka S8 z loděnice Azimut Yachts se pyšní prostorem, pohodlím a vkusným vzhledem. Při konstrukci trupu se v nebývalé míře uplatnila uhlíková vlákna. Loď má de facto tři paluby, ačkoliv tu prostřední zabírá jen kuchyň.

8 **LODĚ**

12 **AKCE**

16 **AZIMUT S8** Ve znamení inovací

24 **PARDO 38** Ladná kráska z Itálie

30 **SANLORENZO VSTUPUJE NA NÁŠ TRH**

34 **OCEANIS 30.1** Na moře i na Slapy

40 **POZOR! PŘICHÁZÍ PHI** Royal Huisman

44 **TIPY**

50 **PRVNÍ „SMART“ VHF VYSÍLAČKA NA SVĚTĚ**

test
yacht

52 **VW TRANSPORTER** **test** **6.1 KOMBI TDI DR** yacht

Pohodlně na loď
s celou posádkou

54 **KUPUJEME STARŠÍ LOĎ** Jak si vybrat a na co dávat pozor

60 **JARNÍ BRETAŇ NA OVNI 445**



34 | OCEANIS 30.1

Nejmenší z řady oblíbených cruiserů značky Beneteau Oceanis 30.1 měl premiéru na ložské výstavě v Düsseldorfu. My jsme měli možnost tuto loď testovat na podzim v přístavu Port Ginesta nedaleko Barcelony. Letos v lednu získala ocenění Evropská loď roku v kategorii Family Cruiser.



54 | KUPUJEME STARŠÍ LOĎ

Tento článek navazuje na předchozí, který vyšel v YACHTU 12/19-1/20, a jak název napovídá, týká se nákupu lodě z druhé ruky, což je pro mnohé jachtaře jediná možnost, jak si pořídit vlastní plavidlo. Je zřejmé, že v takovém případě je na místě ještě větší obezřetnost a že kupcům se budou ještě více hodit rady expertů pojišťovny Pantaenius.

74 | VELKÁ REGATA KOLUMBUS '92

Žádná osobnost kromě Ježíše Krista nemá ve světě tolik soch jako tento Janovan. A právě z Janova startovala jedna část Velké regaty Kolumbus '92.

64 KAPVERDY

68 ABY VÁM NA LODI CHUTNALO

Linguine s krevetami

70 POPADESÁTÉ V LIBŠTÁTĚ

74 VELKÁ REGATA KOLUMBUS '92

Projekt tisíciletí

82 BITVA O POHÁR AMERIKY ZAČÍNÁ

88 PO ROCE ZNOVU NA ARC

90 LIDÉ

91 SERVIS

93 PRODEJ/KOUPĚ/ PRONÁJEM/KURZY

98 PŘIPRAVUJEME

Na titulní straně Pohár Ameriky – AMERICAN MAGIC
Foto Amory Ross



NEW ZEALAND MILLENNIUM CUP

Přelom ledna a února patřil na Novém Zélandu závodům námořních jachet. Regata probíhala na severním ostrově v Bay of Islands, v oblasti, která se pyšní krásnou přírodou, stabilním větrem a ideálními jachtařskými podmínkami.



KE TŘICÁTÉMU VÝROČÍ Prestige X-Line 70

Francouzská loděnice Prestige ke svému třicátému výročí představila novou řadu lodí Prestige X-Line 70. Jejimi hlavními charakteristickými znaky jsou zvětšení a využití vnitřního i venkovního prostoru, projasnění interiéru denním světlem a luxusní provedení zaměřené na detaily s výjimečnou povrchovou úpravou. X-Line 70 byla navržena v odvážných liniích, je vybavena nejmodernějšími inovacemi v oblasti techniky, motorizace a interiérových doplňků, což dodává posádce maximální požitky z času stráveného na palubě. X-Line 70 se může pochlubit také tím, že je jednou z nejprostornějších jachet ve své třídě. Mimořádné jízdní



vlastnosti s dokonalou méněvratností zabezpečují motory Volvo Penta IPS 1200 nebo IPS 1350. Loděnici Prestige na českém trhu nově zastupuje společnost MILYO YACHTS. Více informací na www.prestige-yachts.cz.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	21,83 m
Šířka	5,34 m
Ponor	1,7 m
Výtlak	44 640 kg
Počet kajut	3/4+1
Motory	Volvo IPS 1200, 2x 900 HP/IPS 1350, 2x 1 000 HP
Objem palivových nádrží	4 000 l
Objem nádrží na vodu	760 l
Cestovní rychlost	19–22 uzlů
Maximální rychlost	29,5 uzlů

NECHYBÍ ANI VÍŘIVKA Fountaine Pajot Power 67

Holdně očekávaný Fountaine Pajot Power 67 bude spuštěn na vodu začátkem léta a oficiálně bude veřejnosti představen na výstavě v Cannes v září 2020. Power 67 je stejně dobře navržen pro

dlouhé plavby, krátké vyjížděky nebo prostě pro přivítání hostů na palubě. S výkonnými motory o síle až 2x 435 HP má Power 67 dojezd až 1 700 Nm především díky inovované konstrukci



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	19,69 m
Šířka	9,84 m
Ponor	1,15 m
Výtlak	47 300 kg
Počet kajut	4/5
Motory	2x 300/480 HP
Objem palivových nádrží	4 000 l
Objem nádrží na vodu	1 050 l
Dojezd	1 700 Nm

trupu a 4 000 litrů paliva na palubě. Plocha činí 36 m² kokpitu, majitelská kajuta měří 22 m², na flybridgi je k dispozici 32 m² a na přídi je možné zabudovat jacuzzi. Se svými zaoblenými asymetrickými liniemi tento luxusní motorový katamaran jistě upoutá pozornost. Více na www.bemexboot.cz.

FLORIDSKÁ PREMIÉRA Regal 38 SAV

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	11,8 m
Šířka	3,6 m
Hmotnost	8 165 kg
Standardní motory	3x Yamaha F300
Maximální rychlost	45 uzlů
Objem nádrže na palivo	1 325 l
Objem nádrže na vodu	250 l
Cena	od 688 000 USD

Vloni na podzim při oslavách 50. výročí založení ukázala značka Regal nový model – cruiser Regal 38 SAV. Nová koncepce se středovou konzolou řízení odpovídá potřebám rybářů, ale přitom nezapomíná na rodinu, která by mohla chtít strávit víkend na palubě. V kokpitu tedy najdeme velký počet držáků prutů, boxy na ryby a další rybářskou výbavu. Čtyři křesla umožňují pohodlnou plavbu i při vyšší rychlosti, navíc obě krajiny jsou otočné, takže můžete sledovat nástrahy za člunem. Díky lavicím na zádi i přídi loď uveze až 15 cestujících. Ve standardu je loď dodávána se třemi přívěsnými motory o výkonu 3x 300 HP a ve výbavě nechybí ani Seakeeper. Více na www.cld.cz.



SANLORENZO



SX76: Estetika a funkčnost v naprostém souladu

Při pohledu na obytnou nástavbu soustředěnou na přídi a prostornou záď o rozměru velké terasy Vám nemůže uniknout, že jachty řady SX představují revoluci v uspořádání motorových jachet. Funkčnost a využití prostoru se dokonale prolíná a to je základní charakteristikou tohoto inovativního „crossoveru“ mezi jachtami. Ideálním majitelem bude náročný klient, který žije moderní život teď a tady.

SANLORENZO

ADRIA

sanlorenzoadria.com

Sanlorenzo
South Central Europe
Praha, Česká Republika
+420 774 020 110
info@sanlorenzoadria.com

SX76

PRO LETNÍ HRÁTKY Glastron GT 200



Prostorný bowrider o celkové délce 6,2 metru s přívěsným motorem o výkonu až 200 HP přináší stylovou svižnou plavbu. Vinylová křesla se sklopnými opěradly poskytují dostatek pohodlí. Člun snadno přepravíte na přívěsu a užijete si s ním tak spoustu letní zábavy na různých vodách. Více na www.marine.cz.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	6,2 m
Šířka	2,4 m
Ponor	0,46/0,89 m
Podjezdová výška	1,2/2,1 m
Hmotnost s motorem	1 111 kg
Nosnost	998 kg
Počet osob	7
Motor	max. 200 HP
Objem palivové nádrže	121 l

S RODINOU NA VODĚ Bavaria SR41



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	13,21 m
Šířka	3,99 m
Ponor	0,7/1,05 m
Podjezdová výška	3,46 m
Hmotnost	9 000 kg
Počet osob	10
Počet lůžek	4
Motor	MerCruiser/Volvo Penta
Objem palivové nádrže	750 l
Objem nádrže na vodu	250 l

Bavaria SR41 je prvním modelem ze zbrusu nové řady, která byla vyvinuta ve spolupráci Marca Casaliho z Too Design v Itálii a vývojového týmu Bavaria Yachts, známé německé značky. Kombinuje to nejlepší ze sportovních člunů Bavaria řady S a R. Komfortní kokpit, velký opalovací prostor na zádi, který lze vmžiku přeměnit na sedačku se stolem, rozměrná koupací plošina a dvě pohodlné kajuty v podpalubí – právě díky tomu je Bavaria SR41 ideální motorovou jachtou pro perfektně strávený den nebo víkend na vodě s rodinou a přáteli. Více na www.kws-sport.cz.

JEDEN Z NEJMENŠÍCH Excess 11

Excess 11 je jeden z nejmenších cestovních katamaranů schopných nabídnout tolik pohodlí a prostoru jako mnohem větší podobné lodě. Excess 11, který je zároveň nejmenším modelem této značky patřící do Beneteau Group, je schopen dlouhých plaveb a je uzpůsoben pro život na palubě. Má leh-

kou a vzdušnou nástavbu, zatahovací střešku nad kokpitem, kormidelní kola na zádi trupů. Stěžeň je posunutý více dozadu jako na závodních trimaranech. Katamaran je určen především pro mladší jachtaře, kteří do světa vícetrupých lodí teprve přicházejí. Více na www.fasyachting.cz.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	11,33 m
Šířka	6,59 m
Ponor	2,14 m
Hmotnost	9 000 kg
Počet kajut	3 nebo 4
Plocha plachet	77/82 m²
Motory	2x 29 HP
Objem palivových nádrží	2x 200 l
Objem nádrže na vodu	300 l
CE certifikace	A8/B12/C16



Vyplujte na lodích z české základny v Sukošanu.

22 českých jachet čeká pouze na vás :)



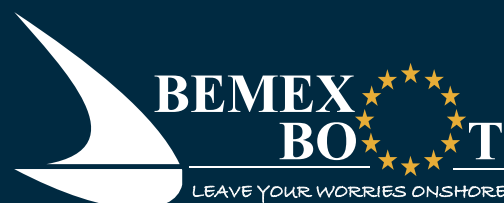
Naše flotila v Sukošanu:

Beneteau Oceanis 30.1 - Radka
Beneteau Oceanis 31 - Bejby
Beneteau Oceanis 34 - Sixth
Beneteau Oceanis 35 - Vendy
Beneteau Oceanis 38 - Felina
Beneteau Oceanis 38.1 - Fany
Beneteau Oceanis 41 - Sluníčko
Beneteau Oceanis 41.1 - Honey
Beneteau Oceanis 41.1 - Wave
Beneteau Oceanis 423 - Myrtillus
Beneteau Oceanis 43 - Blue Star II
Beneteau Oceanis 43 - Valdeker II
Beneteau Oceanis 43 - Magnolia
Beneteau Oceanis 45 - Viki
Beneteau Oceanis 46 - Juliette
Beneteau Oceanis 46.1 - Sára
Beneteau Oceanis 46.1 - Daria & Engara
Beneteau Oceanis 473 - Andy
Beneteau Oceanis 48 - Lucy
Lagoon 410 - Gemini
Lagoon 42 - Sea Witch III
Fountaine Pajot Astrée 42 - Vespera

Prodej jachet
Charter vlastních lodí
Kapitánské kurzy
Česká charterová flotila v Chorvatsku
Základna s českým personálem
Servis
Charter management
Last minute charter

www.bemex.cz

Prodej lodí: +420 602 333 636 Charter, kurzy: +420 724 041 592



DEALER PRO ČESKOU REPUBLIKU A SLOVENSKO

FOUNTAIN PAJOT

BENETEAU

Pozvánka na FOR BOAT a na workshop Jak se pluje na Jadranu

Nenechte si ujít už 4. ročník veletrhu FOR BOAT. Začátek jara bude opět patřit v pražských Letňanech lodím a karavanům. Návštěvníci se mohou těšit na všechny haly nabitě loděmi, čluny, vodními skútry, jachtami či plachetnicemi, obytnými auty a přívěsy, a také na obří bazén s lákavým doprovodným programem. To vše spolu od 13. do 15. března 2020 v areálu PVA Expo Praha. Na veletrhu FOR BOAT se i v roce 2020 představí celá řada firem. Za zmínku stojí Česká lodní doprava, Wavy Boats, Aventura points, Honda Marine, Marina Dock, Marine a další. Vybírat ale můžete i v bazaru lodí, kde budou ke koupi zánovní kousky. Výstava ukáže i různé zajímavosti: například unikátní repliku závodní lodě Baby Bootlegger z roku 1924 s motorem Rolls Royce, který byl za druhé světové války montován do stíhaček Supermarine Spitfire. Sobotní odpoledne nabídne přednášky na téma Kapitánské průkazy vydávané v ČR a Jachting v Thajsku pořádané firmou YachtNet. Ředitelství vodních cest připravuje unikátní výstavu, kde se můžete seznámit s modely plavebního stupně Děčín, zdvihadla Slapy a plavební komory Hluboká nad



Vltavou. Věrným partnerem výstavy se stal Český svaz jachtingu, který i v letošním roce chystá doprovodný program pro děti i dospělé. Děti si tak mohou přímo na vodě vyzkoušet plachetnice Optimist a RS Tera, windsurfing nebo paddleboarding. K dispozici budou trenážér, na kterém si mohou děti vyzkoušet jachting na suchu nebo vyvažování. Za zmínku stojí i návštěvnické soutěže. Orbita Sailing věnovala týdenní pobyt na lodi na řeckém ostrově Rhodos a YachtNet týdenní kapitánský kurz na plachetnici v Chorvatsku s možností získat kapitánský průkaz. Redakce časopisu YACHT pořádá na výstavě FOR BOAT workshop na téma Jak se pluje na Jadranu. Dozvíte se aktuální podmínky pro plavbu v Chorvatsku, jaké v současnosti potřebujete dokumenty jak pro loď, tak pro kapitány, a další užitečné informace. Moderátorem bude Daniel Guryča, vydavatel časopisu YACHT. Workshop proběhne v pátek 13. 3. od 14 do 16 hodin na výstavišti v přednáškovém sále ve vstupní hale II. Redakce časopisu YACHT bude mít na výstavě FOR BOAT také svůj stánek. Přijďte nás v době konání výstavy navštívit do haly 3. Za jedno vstupné (200 Kč na místě, 165 Kč v předprodeji, vstupenku zdarma jste našli již v YACHTU 2/2020) můžete navštívit i veletrh FOR CARAVAN. Tam si přijdou na své všichni vyznavači cestování na čtyřech kolech. Nově budou na veletrhu boulderin-gové závody a v hale 7 budete mít zároveň možnost nakoupit outdoorové oblečení a vybavení do přírody. O víkendu doplní veletrhy oblíbený cestovatel'ský festival Kolem světa (vstupné je 400 Kč jednodenní a 600 Kč dvoudenní a platí i na veletrhy FOR CARAVAN a FOR BOAT). Více na www.forboat.cz.

International Multihull Boat Show v La Grande Motte

Již jedenáctý ročník International Multihull Boat Show se bude konat od 15. do 19. dubna 2020. Poprvé se tato výstava uskutečnila v roce 2010 a rychle se zapsala jako nejvýznamnější evropská výstava vícetrupých lodí (jednotrupé se zde vůbec nevystavují). Letos se na vodě představí 60 motorových



i oplachtěných katamaranů a trimaranů, 150 vystavovatelů a očekává se účast 17 000 návštěvníků. U příležitosti výstavy se od roku 2018 koná veřejné hlasování o nejlepší více-trupé loď. Letošní hlasování stále běží na webu:

www.multihulloftheyear.com. Nejlepší spojení na výstavu je letecky do Marseille (přímé linky z Prahy a Vídně), nebo s přestupem na letiště Montpellier vzdáleném asi 20 km od výstavy, nebo autem. Na výstavě najdete i české zástupce – u značky Lagoon, která zde vystavuje celý svůj sortiment, bude k dispozici český zástupce z firmy Altumare Tomáš Kapička, jenž se vám bude věnovat a všem zájemcům poskytuje vstupenky zdarma. U Fontaine Pajotu zase najdete Vladislava Bezecného z firmy Bemex Boot. Katamarany Excess vám také ukáže český dealer z firmy f.a.s. yachting. Po výstavě je možné pro vážné zájemce zajistit testovací plavbu. Výstava bude otevřena denně od 10 do 19 hodin (v neděli do 18 hodin). Více na www.multicoque-online.com.



MILYO



AUTORIZOVANÝ PRODEJCE **PRESTIGE YACHTS**



Prestige 460 F

WHERE THE SEA
FEELS LIKE HOME



PROSKLENÝ A PROSTORNÝ SALÓN

- Prosklený salón s výhledem 360° dodá kapitánovi dokonalý přehled při manévrování v přístavu nebo zátocě.

JEDINEČNÝ LAYOUT LODĚ

- Dvoukajutová nebo třikajutová verze poskytne dostatečný komfort pro 4 nebo i 6 ti člennou posádku.
- Sklad nebo skipperská kajuta v zadní části kokpitu.

POHON VOLVO PENTA IPS

- Klidná plavba bez vibrací a hlučnosti.
- Jednoduché manévrování joystickem v přístavu nebo v zátocě.
- Možnost virtuální kotvy, která plavidlo dokáže udržet na jednom místě s tolerancí 1 metru.



Trénink na lodích ELAN E4

Cenově zvýhodněný týden pro české jachtaře připravila firma TPS centrum, pořadatel Mistrovství ČR One Design v námořním jachtingu. 24. Česká námořní rallye – Mistrovství ČR One Design se pojede v termínu 10.–17. 10. 2020. Po osmi letech závodění na lodích ELAN 350 přechází letošní ročník na nový model ELAN E4. Kategorie FIRST 35 zůstává beze změn. Vzhledem k nové flotile lodí je připraven testovací a tréninkový týden. Pro termín 9.–16. 5. 2020 je rezervováno 10 lodí ELAN E4 za zvýhodněnou cenu. Lodě je možné pronajmout jak na celý týden, tak i na jeho první nebo druhou polovinu. Je to příležitost nejen pro účastníky České námořní rallye, ale také pro další jachtaře se sportovními ambicemi nebo i sportovně směřovaný firemní team building. Základní parametry, virtuální prohlídku, ale také polární diagram najdete na www.elan-e4.cz/lode/.

Sraz kapitánů a losování lodí Velikonoční regaty

Sraz kapitánů a losování lodí Velikonoční regaty, která je letos opět skvěle obsazena – přihlášeno je 44 týmů, se uskutečnilo ve čtvrtek 6. února v JammClubu v Praze 6. V klubu kapitáni a další členové posádek přivítali kromě pořadatelů Michala Chudáčka a Michaely Černíkové a rozhodčího Karla Luksche také Jiřího Denka a Miroslava Račana, kteří všem přítomným poutavě vyprávěli své zážitky z proplutí Severozápadní cestou. Již 21. ročník Velikonoční regaty bude odstartován v neděli 29. března v 10 hodin na Murteru. Trasa povede tradičně do Dubrovniku a zpět, závodit se bude na Baviích 46 z mariny Hramina a z Pirovacu. Dvě etapy měří celkem 350 Nm. Závod můžete sledovat on-line na www.seesea.eu. Mezi mediální partnery tohoto největšího českého námořního závodu patří i časopis YACHT. Pro zájemce, kteří by se chtěli na Velikonoční regatu přihlásit, je tu dobrá zpráva. Uvolnila se jedna loď, stále je tedy možnost se zúčastnit. V případě zájmu kontaktujte pořadatele na telefonu + 420 737 970 155. Více na www.velikonocniregata.cz.



Rent me MasterCraft

Sportovní skupina surfmaster.cz připravila v letošním roce novinku – možnost pronájmu surfového speciálu pro nejruznější sportovní aktivity. Jeden z nejlepších surfových speciálů MasterCraft X24 si můžete pronajmout na akcích, které připravuje firma boatMaster, nebo v programu individual. Po výběru destinace a vašich časových možnostech během sezony 2020 si dohodnete podmínky pronájmu s kapitánem a instruktorem v jedné osobě nebo bez. Firma boatMaster připravuje na duben 2020 akci Surf Up Portugal, na ni navazuje akce Surf Garda Italy (červen až srpen 2020). Pokud najdete místo, kde se obvykle pohybujete a kde znáte podmínky provozu, je možné člun přistavit na místo dle individuální dohody, nebo vás dokonce dopravit ke člunu malým sportovním letadlem s firmou Cirrus.cz. Více na www.surfmaster.cz.

Tipy na příští měsíc

VÝSTAVY

5.–8. 3.	Boot Tulln	Tulln	Rakousko
5.–8. 3.	Wiatr i woda	Varšava	Polsko
5.–9. 3.	Moscow Boat Show	Moskva	Rusko
9.–15. 3.	Allt för Sjön	Stockholm	Švédsko
10.–14. 3.	Dubai International Boat Show	Dubaj	SAE
11.–15. 3.	HISWA Amsterdam Boat Show	Amsterdam	Nizozemsko
12.–15. 3.	Boat Show Bratislava	Bratislava	Slovensko
13.–15. 3.	FOR BOAT	Praha	Česká republika
13.–15. 3.	Magdeboot	Magdeburg	Německo
18.–22. 3.	Sjoen for Alle	Lillestrom	Norsko
15.–19. 4.	Multihull Boat Show	La Grande Motte	Francie

SPOLEČENSKÉ AKCE A PŘEDNÁŠKY

6. 3.	Galavečer českého jachtingu s vyhlášením ankety Jachtař roku 2019
3. 3.	Petr Ondráček: Metody překonávání bouří na moři
10. 3.	Václav Brabec a Marek Pavlovský: Závodní pravidla a řešení protestních situací

VÝZNAMNÉ ZÁVODY S ČESKOU ÚČASTÍ

25. 3.–4. 4.	Trofeo Princesa Sofia – olympijské třídy	Palma de Mallorca
29. 3.–3. 4.	Velikonoční regata	Murter Chorvatsko



Milují prázdniny doma



Výhradní dovozce pro ČR a SR:

Bazény Desjoyaux, s.r.o.,
Hornoměřská 1480/53, 102 00
Praha 10
info@desjoyaux.cz
Tel.: + 420 224 915 904

Obchodní zastoupení:

Brno, Bratislava, Hradec Králové,
Kladno, Mladá Boleslav, Ostrava, Plzeň,
Praha, Prešov, Zlín

Více informací na www.desjoyaux.cz



AZIMUT S8

Ve znamení inovací

Téměř pětadvacetimetrová novinka S8 z loděnice Azimut Yachts se pyšní prostorem, pohodlím a vkusným vzhledem.. Při konstrukci trupu se v nebývalé míře uplatnila uhlíková vlákna. Loď má de facto tři paluby, ačkoliv tu prostřední zabírá jen kuchyň.







Trojice tisícikoňových dieselů dokáže lodi, postavené v kombinaci GRP a karbonu, udělit rychlost až 34 uzlů.

Italská firma Azimut Yachts oslavila minulý rok padesát let od svého založení. Nadělila si mimo jiné i model S8, který představila na festivalu v Cannes. Je to dlouhá štíhlá motorová jachta, na které se počítá s profesionální posádkou. Exteriér lodě navrhl italský designér Alberto Mancini. Podařilo se mu odolat tendenci z poslední doby stavět motorové jachty, které při pohledu z boku připomínají spíš než loď patrový dort. Jeho model S8 má na dnešní poměry relativně nízkou siluetu. Působí sportovním dojmem, jenž je vcelku oprávněný. Trojice tisícikoňových dieselů totiž dokáže lodi, postavené v kombinaci GRP a karbonu, udělit rychlost až 34 uzlů.

Jachta má klasický tvar se zkosenou nástavbou, která začíná přibližně v polovině její délky. Korunuje ji vysutý můstek, nad nímž se dá ve špatném počasí roztáhnout bimini. Střecha nástavby přechází nad otevřený kokpit. Z jejího okraje ční stožár s radarem a navigač-



Hlavní stanoviště kormidelníka je umístěno nalevo.



Zadní část salonu slouží spíš pro lenošení a společenské aktivity.

ními přístroji. Zád' jachty skrývá hangár pro motorový člun. Kromě člunu se do jeho útrobu vejde ještě další vodní hračka, třeba skútr. Loď je plná pozoruhodných technických řešení a vychytávek, jaká jsou jinde málokde k vidění. Například dveře hangáru se otvírají do vodorovné polohy. Když jsou sklopené, vznikne z nich prodloužená koupací plošina.

Prostřední paluba

Možná ještě zajímavějším znakem modelu S8 je uspořádání podpalubí. Má totiž dvě úrovně. Když sejdete z úrovně hlavní paluby po schodech dolů, uvidíte po levé ruce jako první malou kuchyni. Z kuchyně vedou další schody ještě na nižší úroveň, kterou zabírají vlastní kajuty. Toto ne zcela obvyklé řešení umožnilo uvolnit



V přední části kokpitu stojí na pravoboku venkovní sezení vybavené malým stolem.



Za výklopnou koupací plošinou se skrývá hangár, který pojme pomocný člun i vodní skútr.

víc místa v nástavbě. Interiér modelu Azimut S8 navrhl Manciniho krajan Francesco Guida.

Kupující mají v provedení vnitřních prostor na výběr ze dvou variant. Výrobce je označuje Black Pearl a Platinum. V Cannes byla k vidění první zmíněná úprava. Vyznačuje se spíše střízlivými, studenými barvami. Působí skoro až skandinávským dojmem. Vzhledem k rozměrům a ceně lodě (okolo 3,35 milionu eur, tedy asi 84 milionů korun) se dá čekat, že Azimutů

S8 vznikne jen omezené množství kusů. Zákazníci budou do vnitřního uspořádání jistě mluvit. Každá loď tak bude nakonec unikát.

Kokpit a nástavba

Odhlédneme-li od neobvyklého umístění kuchyně, je loď řešena spíše tradičně. Nastupuje se na ni přes koupací plošinu na zádi. Z plošiny vedou na pravoboku i levoboku čtyři schody do kokpitu. Ten je patřičně prostorný. V jeho zadní části se rozkládá rozlehlý polstro-

vaný opalovací prostor. V přední části kokpitu stojí na pravoboku venkovní sezení vybavené malým stolem. Stolek se dá zvětšit, takže sahá až k opalovací plošině. Naproti sezení trůní malý bar s grilem, dřezem, ledničkou a strojem na led.

Z baru je možné vysunout otočnou televizní obrazovku. Když projdete z kokpitu dovnitř nástavby, čekají vás dvě možnosti k sezení. Zadní je míněno zřejmě spíše pro lenošení a společenské aktivity, poněvadž k němu patří jen malý nízký stolek. Přední sezení má sloužit hlavně k podávání jídla. Má k tomu bytelný stůl patřičné výšky a plochy.

Úplně vpředu v nástavbě je na levoboku situována kormidelnická stanice. Patří k ní dvě křesla. Na třech monitorech jsou vidět výstupy z navigačních přístrojů a nejrůznější další elektroniky, kterou je celá jachta prošíkována od kýlu až po vrchol stěžně. Loď se dá kromě obvyklého volantu řídit i joystickem, což se hodí zejména při přístavních manévrech. Po levé ruce kormidelníka se otevírají dveře na palubu. Na pravoboku dveře nejsou.

V kajutách

Napravo od kormidelnické stanice vedou schody do podpalubí. Kuchyně na levoboku je vybavena velkou ledničkou, sporákem, troubou, políčkami, dřezem a kdo ví, čím vším ještě. Pokud sestoupíte po schodech o kousek níž, dostanete se do úzké chodby, z níž vedou dveře do jednotlivých kajut. Na přídi se nachází prostorná kajuta s dvojlůžkem. Na bocích jsou pak dvě menší kajuty se



Kromě stanoviště kormidelníka najdeme na můstku i dvě další sezení, z toho jedno se stolem, a ještě jeden malý bar.



Na flybridgi je řídicí centrum situováno tradičně napravo.



Zád vyplňuje prostor pro opalování.



Kajuta pro majitele vypadá vskutku luxusně.



VIP kajuta se nachází v přídi.

dvěma samostatnými lůžky. (Postele v kajutách ale určitě půjdou přestavět, nebo objednat v jiné konfiguraci.) Směrem k zádi se pak rozprostírá největší kajuta s dvojlůžkem. Leží přibližně uprostřed délky lodě a je zjevně určena pro její majitele. Všechny kajuty mají své vlastní oddělené koupelny se sprchovým koutem a toaletou. Majitelská dostala navíc i šatnu. Ještě dál směrem k zádi se vešly dvě kajuty pro posádku. Je k nim samostatný přístup z hlavní paluby lodě. Každá obsahuje jedno lůžko. Koupelnu mají společnou. Z úseku pro posádku vedou dveře do strojovny, kam se dá ovšem vlézt také poklopem v podlaze kokpitu.

inzerce



ROZŠÍŘENÍ- SMYSLŮ

PŘI ZJIŠŤOVÁNÍ CÍLŮ POMOCÍ SYSTÉMU CHIRP RADAR A DOPPLER

Axiom® a nový Quantum 2 s Dopplerem učiní vaši navigaci chytřejší. Blížící se objekty budou označeny červeně, vzdalující se objekty zeleně. Bude tak snadnější identifikovat na radaru při hustém provozu pohybující se objekty.

S plně automatickým sledováním cílů MARPA a stopami cílů True Trail zažijete se zařízením Axiom a Quantum 2 novou dimenzi radarového monitoringu.



Werner Ober GmbH & Co KG
Reichsstrasse 38, 6890 Lustenau ÖSTERREICH - AUSTRIA
Tel 05577 82419 Fax 05577 86061
werner.ober@yachtelektronik.at
www.yachtelektronik.at



Raymarine®

SIMPLY SUPERIOR

Více se dozvíte na www.raymarine.eu/doppler2

MOTOROVÉ ČLUNY PŘEDSTAVUJEME

Ve strojovně stojí kromě samotných motorů a elektrických generátorů za zmínku i dva další zajímavé přístroje. První z nich je setrvačnický, který udržuje loď rovně ve vlnách, takže hosté na palubě nedostanou mořskou nemoc, nebo ji alespoň budou dostávat méně často. Druhý pozoruhodný přístroj je zařízení na výrobu pitné vody. Kromě strojovny zabírá podstatnou část podpalubí na zádi i už zmíněný hangár pro motorový člun.

Na flybridgi

Když vylezete z podpalubí zpátky nahoru, můžete se zajít podívat ještě na přední palubu a vysutý můstek. Na příď se dá dostat po obou bocích. Přístup je částečně krytý, což se hodí nejen v dešti. Na přední palubu se vešel další prostor k sezení s nízkým stolem a dvě polstrované opalovací plošiny. Pokud se chcete dostat na flybridge, musíte zpátky do kokpitu, odkud vedou na levo-

boku točité schody vzhůru. Na vysutém můstku je kormidelnická stanice na opačné straně lodě než uvnitř nástavby, to je na pravoboku. Působí trochu skromněji, ale loď se z ní dá ovládat stejně dobře, ne-li lépe (kvůli většímu výhledu). Kromě kormidelnické stanice najdeme na můstku i dvě další sezení, z toho jedno se stolem, a ještě jeden malý bar. O skládací stříšce, kterou se dá flybridge zakrýt, už byla řeč.



Třetí kajuta pro hosty má své místo na boku.



Kuchyň je umístěna v „mezipalubí“.



Na přední palubu se vešel další prostor k sezení s nízkým stolem a dvě polstrované opalovací plošiny.



Nechybí ani dvě kajuty pro profesionální posádku.

Shrnuto: loď je opravdu pěkná. Pokud sháníte reprezentativní motorovou jachtu a máte na ni něco málo pod devadesát milionů korun, Azimut S8 by vás mohl zajímat.

Text Radek John

Foto Azimut



TECHNICKÉ ÚDAJE

Azimut S8

Design exteriéru	Alberto Mancini
Design interiéru	Francesco Guida
Celková délka	24,63 m
Délka trupu	22,98 m
Šířka	5,55 m
Ponor	1,75 m
Výtlak	58 t
Počet lůžek	8 + 2 (posádka)
Motory	3x Volvo IPS 1350, 3x 1 000 HP
Maximální rychlost	34 uzlů
Cestovní rychlost	27 uzlů
Objem palivových nádrží	4 000 l
Objem nádrží na vodu	1 100 l

www.azimutyachts.com



Ke každé kajutě náleží také vlastní koupelna.



Karbonové detaily najdeme všude na lodi.

inzerce



JEANNEAU
OFFICIAL DEALER

NOVINKY 2020



Sun Odyssey 410



NC 37



Cap Camarat 12.5 WA



Merry Fisher 1095
Flybridge



Merry Fisher 695
Marlin S2

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

PARD O 38

Ladná kráska z Itálie

Motorovým člunem roku v kategorii do 14 metrů délky v soutěži European Powerboat of the Year 2020 byl jmenován model italské provenience Pardo 38, který jako nejmenší z řady Ioni doplnil portfolio stejnojmenné italské loděnice.





Pardo 38 dosahuje s nejsilnějšími motory maximální rychlosti až 50 uzlů.

Přítom tahle společnost, celým názvem Cantiere del Pardo, s motorovými čluny teprve víceméně začíná. Zatímco její jachtařská historie se datuje až do roku 1974, značka člunů Pardo Yachts vznikla až v roce 2016, kdy si výrobce přizval slovnou designérskou společnost z Boloně Zuccheri Yacht Design, a tato spolupráce se evidentně vyplatila.

Nejprve se obě firmy pustily do delších (a dražších) modelů Pardo 43 a Pardo 50, později se na trh dostal právě model Pardo 38 (a také Pardo E60, který je tak trochu kategorií sám o sobě). Mimochodem, číslo každého modelu uvádí délku člunu ve stopách zaokrouhlenou na celá čísla.

Na úspěch nebylo třeba čekat dlouho

Sebevědomá loděnice, sídlící ve městě Forlì kousek od Ravenny, už měla v době, kdy se pustila do nového segmentu motorových

člunů, více než 40 let zkušeností s výrobou plachetnic Grand Soleil, a za tu dobu spustila na vodu zhruba čtyři tisíce lodí. Spojení s návrhářským studiem Zuccheri bylo od počátku prakticky zárukou úspěchu, který byl letos v lednu korunován právě výše zmíněným evropským oceněním.

Na úspěch přitom nebylo třeba čekat dlouho, a to ani z pohledu značky, která vznikla před necelými čtyřmi lety, ani z pohledu lodě. Ta byla předběžně uvedena na firemní akci Cantiere del Pardo Week, konané 11. až 19. května 2019 v Portopiccolo, oficiálně pak až o čtyři měsíce později na Cannes Yachting Festivalu. Výrobce se chlubí tím, že se mu tak podařilo splnit svoje sliby a uvést na trh každým rokem jeden nový model motorového člunu.

Více než ocenění však o úspěchu hovoří prodejní čísla – koncem roku 2019 bylo prodáno





U prosklené střechy (T-Top) je vidět snaha návrhářů o co nejnížší odpor vzduchu.

15 kusů a dnes už to bude jistě ještě víc. A patnáct kusů, to už je u tak luxusního zboží možné označit za sériovou výrobu.

Design navazuje na dražší sourozence

Většinu prvků designu přebírá člun Pardo 38 od svých dražších sourozenců, jen tedy v menším balení. To mu však vůbec neubírá na prémiovém vzhledu, který byl ostatně jedním z parametrů, jež rozhodly o úspěchu lodě na evropské soutěži.

Na první pohled zaujme nadčasový trup tvaru „V“, který nabízí výbornou manévrovatelnost i úsporu paliva při plavbě. Tahle ergonomie tak podstatně zvyšuje dojezd. Trup samotný byl vyvíjen s důrazem na výdrž a stabilitu a jeho podstatnou část tvoří polymerový materiál vinylester, z něhož se pro jeho extrémní pevnost běžně vyrábí například chemické kotvy pro stavební průmysl.

Samozřejmostí je i luxusní interiér, který si zájemci mohou nechat nakonfigurovat ve dvou různých uspořádáních, podle toho, kolik lidí na lodi plánují hostit. Základem je velkorysá ložnice s dvojpostelí a odděleným prostorem toalety a sprchy. Kromě toho na-



Na první pohled zaujme nadčasový trup tvaru „V“, který nabízí výbornou manévrovatelnost i úsporu paliva při plavbě.

bízí výrobce i druhou kajutu pro hosty, případně děti majitelů, která obsahuje dvě samostatné postele. Designéři ze Zuccheri navrhli skvělé uspořádání pro loď, která dosahuje délky jen necelých 12 metrů (konkrétně 11,9 metru). Spát se ovšem dá i pod širým nebem, a to na ohromné rozložitelné pohovce, která ale primárně slouží spíše pro denní odpočinek a slunění a je až nesku-tečně variabilní.

Preciznost v každém detailu

Exkluzivita číší i z použitých materiálů a barev, kdy se v interiéru snoubí bílá s lesklým světlým teakovým dřevem, venku pak celek doplňuje opět lesklá černá čelního skla, palubní desky či ergonomické prosklené střechy (T-Top), u které je opět vidět snaha návrhářů o co nejnižší odpor vzduchu. Tuto střechu je možné volitelně doplnit o elektrické bimini nad jídelní částí s pohovkou na zádi.

Zajímavé je, že už ve standardu je použit teak přírodní, zatímco až volitelně je možné ho nahradit teakem umělým. Kromě dřeva,



respektive jeho napodobeniny, se dá si plně přizpůsobit také exteriérové čalounění.

Další prostor ke slunění – mimo již zmíněnou zadní pohovku – se nachází na přídi, kam se pohodlně vejdou tři lidé a díky tzv. walkaround

designu se tam bezpečně dostanou beze strachu, že by cestou spadli přes palubu.

Něco málo technicky

Nás ale kromě designu samozřejmě zajímá i technika, jejíž základ ve standardní vý-



Na zádi se nachází sezení s teakovým stolem, které lze snadno přeměnit na velké opalovací lehátko.



Velmi netradiční uložení kotvy přímo v přídi



Další prostor ke slunění je situován na přídi.



Kokpit působí komfortně a stylově.

bavě tvoří dvojice 4,3litrových vodou chlazených benzinových šestiválců Volvo Penta s přímým vstřikováním a katalyzátorem, které se mohou chlubit výkonem 280 koní (čili ve dvojici 560 koní). V maximální vý-

bavě je však tento výkon možné téměř zdvojnásobit, a to až na 1 050 koní využitím tří 350koňových agregátů Mercury Verado 350 CV, opět s benzinovým pohonem. V tomto uspořádání dosahuje člun udá-

vané rychlosti až 50 uzlů, tedy v přepočtu více než 92 kilometrů za hodinu.

Celkových možných konfigurací motoru je sedm, přičemž volitelně lze osadit člun die-



V přídí se nachází pohodlná majitelská kajuta.



Pod kokpitem je zasunuta kajuta pro hosty nebo děti.



Moderní nadčasový design nezapře ani koupelna.

ZODIAC

BLACK EDITION NEW 2020

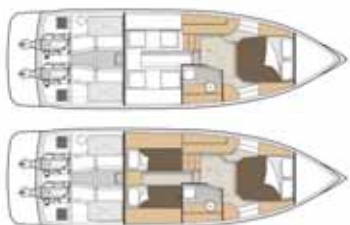
Inzerce



Nesmí chybět ani venkovní kuchyně.



Teak a stylové vazáky...



TECHNICKÉ ÚDAJE

Pardo 38

Celková délka	11,9 m
Délka trupu	10,95 m
Ponor	0,9 m
Šířka	3,6 m
Výtlak	7 t
Motor	2x Volvo Penta 280 HP benzin–440 HP diesel/ Mercury Verado 2x 300–3x 350 HP
Objem nádrže na palivo	1 000 l
Objem nádrže na vodu	180 l

www.cantieredelgado.com

sely z dílny Volva, které s výkony jednotlivých motorů od 300 přes 380 po 440 koní představují jakousi střední třídu nabídky. Pro doplnění je třeba zmínit, že zatímco řešení od Volva jsou integrována v zádi a jedná se tedy o motory zabudované, pohonné jednotky řady Mercury Verado jsou přívěsné.

Shrnuto a podtrženo, Pardo 38 působí jako člun, který si svoje evropské ocenění zaslouží. Design Itálii nezapře a kladně lze alespoň z odstupu hodnotit také výběr různých konfigurací motorů. Základní cena modelu se dvěma motory Volvo je 370 800 EUR včetně DPH.

Text Pavel Kreuziger

Foto Pedro Martinez/Sailing Energy



Uvidíte na výstavě 13.–15.3.2020

FOR BOAT

Hala č. 3

MARINE

+420 491 474 045

obchod@marine.cz

praha@marine.cz

www.marine.cz



Sanlorenzo vstupuje na náš trh

Prestižní italská loděnice Sanlorenzo nově nabízí přímou podporu českým a slovenským zákazníkům a za oba trhy zodpovídá Tomáš Kapička, majitel firmy Altumare.

Na výstavě boot v Düsseldorfu značka Sanlorenzo představila jednu z největších lodí letošní výstavy – SL96 Asymmetric. Při její prohlídce jsme se setkali se Stephanem Kohlem, který je obchodním ředitelem společnosti Sanlorenzo Adria, a Tomášem Kapičkou, který má na starosti prodej a podporu.

Stephan Kohl
Director Sales Sanlorenzo Adria

Kam až sahají kořeny značky Sanlorenzo?
Sanlorenzo staví špičkové motorové jachty od roku 1958. Sanlorenzo je exkluzivní značkou, která vyrábí jen omezený počet kvalitních jachet vždy stavěných přesně na míru a podle potřeby klientů. Každá vyrobená jachta je navr-



Franz Schillinger, CEO Sanlorenzo Adria, a Stephan Kohl, Director Sales Sanlorenzo Adria

hována a stavěna podle konkrétních požadavků, stylu a individuálních přání budoucích majitelů.

Co je hlavní náplní vaší firmy, jaké lodě vyrábíte a jaké služby svým klientům nabízíte?

Sanlorenzo vždy navrhovalo a uvádělo na trh jachty nadčasového stylu, který lze považovat za klasický a který nepodléhá krátkodobým módním trendům ani výstřelkům. Naším posláním je být loděnicí plnicí cíle jachtařů, kteří přesně ví, co chtějí. Být místem, kam si přijdete splnit svoje sny, spolupracovat na návrhu jachty, kterou vyrobíme a jejíž kvality prověří čas a moře. Naším posláním je být referenční firmou pro návrh a výrobu jachet a megajachet v té nejvyšší dostupné kvalitě. Hlavní službou, kterou nabízíme svým klientům, je zhmotnění jejich snů, pokud se jachet a megajachet týká.

Co považujete za klíčové okamžiky v historii firmy?

Výroba jachty Sanlorenzo vyžaduje hodně času a úsilí, proto je loděnice schopna uspokojit jen asi 45 zákazníků ročně. Za více než půlstoletí existence firmy jsme vyrobili přes 950 jachet a každá z nich se liší, nenajdete ani dvě stejné. Od roku 2005, kdy se současný ředitel loděnice Massimo Perotti stal většinovým akcionářem, se

začíná psát úspěšný příběh, který je v oblasti stavby jachet na míru zcela ojedinělý. Loděnice si zakládá na schopnosti přizpůsobit každou jachtu požadavkům zákazníků, a přitom rychle roste jak nabídka typů jachet, tak počet vyrobených kusů. V průběhu osmi let vystoupala značka Sanlorenzo v prestižním žebříčku Global Order Book, který každoročně sestavuje Showboats International, až na aktuální druhé místo mezi 20 nejlépe hodnocenými výrobci jachet delších než 24 metrů.

Vyrábíte lodě pouze na zakázku nebo máte i sériovou výrobu?

Všichni naši zákazníci mají vyhraněný životní styl a naším cílem je promítnout jejich styl, osobní preference a zvyklosti do jejich jachty. Nejlepším místem pro pochopení, co bude našim klientům vyhovovat na jejich jachtě, tedy jejich plovoucím domov, je právě místo, kde žijí, jejich skutečný domov. Využíváme služeb renomovaných designérů, jejich úkolem je vytvořit interiérové návrhy, které co nejlépe odpovídají potřebám jednotlivých klientů. V segmentu jachet s laminátovými trupy v současné době nabízíme tři různé modelové řady od délky 70 až do 126 stop. Modelová řada SL označuje rychlé jachty pro plavbu

ve skuzu, SD jsou výtlačné jachty a nová řada SX s mnoha inovátorskými řešeními je jakýmsi crossoverem v kategorii jachet. A na samém vrcholu naší nabídky jsou samozřejmě ocelové a hliníkové super jachty vyráběné na zakázku bez jakýchkoli omezení, prostě podle přání klienta a současných technických možností.

Lze si vaše lodě půjčit někde v charteru?

Samozřejmě, u různých agentur najdete velkou flotilu jachet Sanlorenzo. A abychom našim klientům nabídli na míru šité služby i v oblasti charteru, loděnice nedávno uvedla na trh prémiovou službu na klíč High-end Services. Je to první služba zaměřená na jachty jediné značky a kromě charteru nabízí i výcvikové programy posádek na Sanlorenzo Academy.

Připravujete nějaké novinky na příští sezonu?

Neustále pracujeme na zvyšování povědomí o naší značce. Sanlorenzo vždy zavádí na trh nové trendy v designu a konstrukci jachet (viz řada SX) i technické inovace. A řada Bluegame přináší výbornou příležitost seznámit se s naší kvalitou a hodnotami motorových jachet ve velíkostech už od 40 do 70 stop. Ale mohu vám říci, že také pracujeme na průlomové nové sportovní



V Düsseldorfu značka Sanlorenzo představila jednu z největších lodí letošní výstavy – SL96 Asymetric.



Model SX76

modelové řadě nad 90 stop, která absolutně přiláká pohledy celého trhu v této kategorii. Další informace brzy zveřejníme.

Jaké má vaše firma plány do budoucna?

Klíčem k úspěchu je vždy vedle vysoké kvality našich jachet i naprostá koncentrace na potřeby a nápady našich zákazníků. Koupě jachty Sanlorenzo je dlouhodobou investicí a koupí se stáváte součástí naší virtuální rodiny, o kterou se velmi dobře staráme. I proto posilujeme zastoupení v různých státech a chceme, aby naši poradci byli co nejbližší zákazníkům na jednotlivých trzích a mluvili stejným jazykem. A pod pojmem jazyk nemyslím jen lingvistický význam slova, ale i porozumění jachtařským a všem dalším potřebám, které s nákupem a provozem motorové jachty souvisí.

Proč právě Česká republika a Altumare?

Co očekáváte od vstupu na český trh?

Jsmeme hluboce přesvědčeni, že na každém jednotlivém trhu musíme věnovat maximální pozornost svým klientům, takže to byl logický krok pro to, abychom konečně nabídli své služby a úžasný sortiment jachet přímo našim zákazníkům v České republice a na Slovensku. A v majiteli Altumare Tomáši Kapičkoví jsme našli člověka, se kterým si výborně rozumíme, má dlouholeté zkušenosti v prodeji náročným zákazníkům a dobře rozumí našim hodnotám, výrobkům i možnostem, které jsme schopni klientům diskrétně nabízet. Jsme velice rádi, že je Tomáš u nás na palubě a jsme si jisti, že bude nabízet skvělý servis českým a slovenským zákazníkům, od nás k tomu má plnou podporu.

Tomáš Kapička **Client Consultant Sanlorenzo Adria** **a majitel Altumare**

Trh luxusních motorových jachet je poměrně úzký, jak se stalo, že volba padla na Sanlorenzo?
Sanlorenzo patří na vrchol výrobců špičkových motorových jachet, a přitom u nás nemělo zastoupení a nijak se neprezentovalo. Kdo měl o Sanlorenzo zájem, musel se obracet do zahraničí. A dělo se to i přesto, že viditelnost značky na trhu byla prakticky nulová. Proto si uvědomujeme, že ne všichni musí vědět, co je to Sanlorenzo a kam ho na trhu zařadit. Chceme to rychle napravit a docílit

toho, aby stejně jako je tomu v jachtařských velmocích, i u nás bylo Sanlorenzo synonymem pro nejvyšší kvalitu, styl a dokonalá technická řešení. Pozici značky Sanlorenzo na světovém trhu s luxusními motorovými jachtami podtrhuje i propojení s uměleckým světem. Sanlorenzo spolupracuje s předními designéry, podporuje Art Basel a několik významných galerií s moderním uměním a tento trend se promítá jak do designu jachet, tak do prezentace na veletrzích i do všech materiálů. A protože Sanlorenzo vyjádřilo zájem o přímou přítomnost na českém a slovenském trhu, domluvili jsme se na spolupráci.



Tomáš Kapička má v Sanlorenzo Adria na starosti český a slovenský trh.

Mají podobné lodě v České republice vůbec klientelu?

Kdybych nevěřil, že existuje česká a slovenská klientela pro Sanlorenzo, proč bych do tohoto projektu investoval čas a peníze? A naopak proč by u nás neměla existovat klientela na špičkový výrobek renomované loděnice, která se dlouhá léta drží na samém vrcholu světového trhu? Máme přece úspěšné lidi, kteří patří ke světovým špičkám v tom, co dělají. A my jim chceme nabídnout osobní diskretní servis s přímou podporou loděnice Sanlorenzo. A už jsme si ověřili na prvních dotazech, že dokážeme bleskově odpovědět na požadavky klientů, které jsou tak zásadního rázu, že je musíme konzultovat se šéfem výroby nebo konstruktéry.

mavý „crossover“ SX 76. Navíc na samostatném stánku Bluegame, tedy druhé značky patřící firmě Sanlorenzo, byly vystaveny modely BG42, BG62 a BGX70.

Další příležitostí seznámit se s loděnicí a jachtami Sanlorenzo budou tzv. Elite days, které Sanlorenzo pořádá začátkem června a kde představí pro omezený počet pozvaných z celého světa svoje jachty i výrobní prostory, v nichž vznikají. A samozřejmě pro vážné zájemce zařídíme individuální návštěvu loděnice, kdy na příjezd klienta bude čekat tým lidí připravený zodpovědět konkrétní dotazy a najít řešení jeho požadavků. Dobrou příležitostí prohlédnout si modely Sanlorenzo a Bluegame na vodě bude také zářijový veletrh v Cannes, kde zá-



Majitelská kajuta na jachtě SX76

Mají potencionální klienti příležitost prohlédnout si loď „naživo“, popřípadě vyzkoušet někde na vodě? Existuje charterová firma, která se specializuje na Sanlorenzo?

Samozřejmě, první klienty z Česka a Slovenska jsme přivítali již na veletrhu boot v Düsseldorfu, kde byl stánek Sanlorenzo v hale megajachet zcela nepřehlédnutelný, a klienty překvapila i atmosféra uvnitř, spolupráce se špičkovými architekty a designéry prostě nese svoje ovoce. Ale Düsseldorf není výstavou na vodě, takže k vidění byla „jenom“ světová premiéra modelu SL96A a koncepčně velmi zají-

jemcům zařídíme termín návštěvy a prohlídku jednotlivých modelů.

Pokud se týká charteru, Sanlorenzo nedávno představilo koncept High-end Services, který je zaměřen právě na nabídku prověřených jachet značky Sanlorenzo pro charter. Zájemcům rádi nabídneme příležitosti si tyto unikátní jachty vyzkoušet.

Děkujeme za rozhovor.

Text Marek Bylnický

Foto Libor Špaček

inzerce

“Hello? Anybody aboard?”



We don't want to scare you with big dangers that don't exist. From our experience, it's also the small things that can be dangerous for you – a broken sea valve, a broken cable, a leak in the fuel line. But you can handle them better than a monster. We'll tell you how.


PANTAENIUS
Yacht Insurance

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



OCEANIS 30.1

Na moře i na Slapy

Nejmenší z řady oblíbených cruiserů značky Beneteau Oceanis 30.1 měl premiéru na loňské výstavě v Düsseldorfu. My jsme měli možnost tuto loď testovat na podzim v přístavu Port Ginesta nedaleko Barcelony. Letos v lednu získala ocenění Evropská loď roku v kategorii Family Cruiser.

test
yacht

Stejně jako komisařům této ankety i nám se nový Oceanis 30.1 líbil. Vychází z designu větších lodí Oceanis 51.1 a 46.1 a nabízí víc, než byste od téhle malé plachetnice čekali. Přestože se jedná o plnohodnotnou námořní plachetnici certifikovanou pro oblast plavby B, je díky šířce pod 3 metry, hmotnosti do 4 tun a možnosti výklopného kýlu lépe přepravitelná po pevnině a stává se tak atraktivní

i pro vnitrozemskou plavbu. Vyrábí se v Polsku v bývalé továrně značky Delphia, kterou Beneteau Group převzala a pod touto značkou zachovala pouze motorové lodě.

V podpalubí

Náš test začneme prohlídkou interiéru provedeného v barvách světlého dubu a tmavého teaku na podlaze, kam sestupujeme po třech

schodech hlavní luknou. Díky nové konstrukci s vyššími boky na přídi i zádi je v lodi nadstandardní stejná výška v obou samostatných kajutách 1,98 m a 1,85 m. Ta v přídi má lůžko do tvaru „V“ a je oddělena dvoukřídlymi dveřmi. Když se nechají otevřené, opticky zvětší prostor salonu. Ta zadní umístěná na levoboku je pro dva také dost pohodlná – obě disponují políčkami, skříňkami i čtecími lam-

pičkami. V prostorném salonu s klasickým uspořádáním se dvěma podélnými dvoumetrovými lavicemi se mohou vyspat další dvě osoby. K rozkládacímu stolu, který skrývá dva malé bary, si pohodlně sedne celá šestičlenná posádka. Do salonu nad lavice se nevešly obvyklé horní skříňky. Většina úložných míst je tak skrytá pod sedačkami v salonu, ale relativně dobře přístupná.

Na pravoboku je místo druhé zadní kajuty velká koupelna se sprchou a toaletou a za ní velký skladovací prostor, přístupný zevnitř i zvenku. Je osvětlený, těžké horní víko je opatřeno pneumatickými písty pro snazší obsluhu.

Díky nové konstrukci s vyššími boky na přídi i zádi je v lodi nadstandardní stojná výška v obou samostatných kajutách.

Kuchyňský kout do tvaru „L“ se vším, co je potřeba včetně dvouplotýnkového výkyvného vaříče s troubou, nerezového dřezu a obrovské 75litrové lednice, je umístěn na levobok. V salonu nechybí dokonce ani výklopný navigační stůl s vysílačkou VHF, rádiem s CD a USB pře-



Takeláž bez zadního stěhu dovoluje použití velké hlavní plachty s roachem s horními průběžnými spírami a lazy jackem.



Díky hlubokému kýlu, optimalizovanému tvaru trupu z dílny Pascala Conqa a dvěma kormidelním listům se loď snadno kormidluje a dobře drží směr i v náklonu.



Interiér je překvapivě prostorný a opticky ho ještě zvětšují dvoukřídlé dveře vedoucí do přední kajuty.





Šířka 2,99 m umožňuje levnější transport po silnici – sice jako nadměrný náklad, ale bez doprovodu.



Vinšny na ořeže geny jsou umístěny těsně před kormidlem, takže obraty i trim zvládne sám kormidelník.

hrávačem a elektrickým panelem. Interiér působí moderně a světle díky množství oken v trupu, v nástavbě i palubních luken.

Na motor

Po vyplutí z mariny zkoušíme, jak se loď chová při plavbě na diesellový motor Yanmar 3YM20 o výkonu 21 HP s dvoulistou pevnou vrtulí. Máme celkem klidnou hladinu s vlnami do 0,5 metru výšky a protivítr kolem 10 uzlů. A na palubě je nás pět. Při 1 000 ot./min Oceanis pluje rychlostí 2,5 uzlu, cestovní rychlosti

6 uzlů jsme dosáhli při 2 500 ot./min, na maximum 3 600 ot./min loď vyvinula rychlost 7,5 uzlu. Při manévrech je i díky dvěma kormidelním listům mimořádně obratná.

Pod plachtami

Před marinou vytahujeme plachty a plujeme nejdřív ostře proti větru. Takeláž bez zadního stěhu dovoluje použití velké hlavní plachty s roachem s horními průběžnými spirami a lazy jackem. Je doplněna o rolovací 105% genu (v nabídce je i samopřehazovací ko-



Na mapový plotr B&G není od kormidla vidět, na menší displej ale ano.



Přední kajuta s lůžkem do tvaru „V“



Sklopný navigační stolek



Přístup k motoru pod schody je tradičně velmi dobrý.



Úložných míst je v obou kajutách dostatek.



Výklopnou koupací plošinu oceníte na každé dovolené.



Vytažení genakru nebo codu 0 je snadné.

satka a rolovací hlavní plachta do stěžně). Zavřené sálingy a boční vanty zajišťují stěžni dostatečnou oporu. Plachty na testované lodi byly dakronové turistické a přesně odpovídaly využití, k jakému je loď určena. Díky hlubokému kýlu (v nabídce jsou tři varianty),

***Dvojici genových
vinšů má
kormidelník
na dosah, tudíž
obraty a trim geny
zvládne sám.***

optimalizovanému tvaru trupu z dílny Pascala Conqa a již zmiňovaným dvěma kormidelními listům se loď snadno kormidluje a dobře drží směr i v náklonu. Kormidelníkovi se pohodlně sedí v závětrí i v návětrí, všude se dá opřít a ani vestoje mu nepřekáží zadní stěh za hlavou. V základu je na lodi kormidelní páka, testovaná loď však měla dvě příplatková kormidelní kola. Velký plotr B&G byl umístěn na šikmé ploše nástavby, bohužel na něj nebylo od kormidla dobře





Nádoby a potraviny najdou v kuchyni místo ve skříňkách nahoře i dole a ve velké 75litrové lednici.



Zadní kajuta s lůžkem zasunutým pod kokpit

vidět. Naštěstí zde byl ještě na kolmé stěně nástavby menší displej a na něm kormidelník viděl všechny údaje bez problémů.

K ovládání všech výtahů, které vedou klasicky na střeše nástavby, slouží dvě pouze jednorychlostní vinšy. Ve standardu se na nástavbě počítá dokonce pouze s jednou vinšnou a stopery na levoboku, v případě spinakrové výbavy jako na testované lodi je

vinšna i na pravoboku. Také otěže hlavní plachty jsou umístěny a zakončeny na střeše nástavby. Na ovládání jezdce otěží geny je třeba myslet dopředu, lze to jen pokud není otěž v tahu. Dvojici genových vinšen má kormidelník na dosah, tudíž obraty a trim geny zvládne sám. Při plavbě proti větru loď dosahuje úhlu stoupavosti 45° ke skutečnému větru bez problémů, přitom za větru o síle 9–10 uzlů pluje rychlostí 5–5,5 uzlu.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Oceanis 30.1

Celková délka	9,53 m
Délka trupu	8,99 m
Délka na vodoryse	8,65 m
Šířka	2,99 m
Ponor	1,88/1,3/0,95–2,33 m
Výška stěžně nad hladinou	13,66 m
Výtlač	3 995 kg
Balast	973/1 150/1 300 kg
Počet lůžek	6
Motor	Yanmar 3YM20 21 HP
Objem palivové nádrže	130 l
Objem nádrže na vodu	160 l
Hlavní plachta	23,8 m ²
Rolovací hlavní plachta	18,8 m ²
Samopřehazovací kosatka	15,7 m ²
Gena 105 %	22,1 m ²
Code 0	34,8 m ²
Genakr	70 m ²
Cena	od 72 000 EUR bez DPH

www.bemexboot.cz

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Otáčky za minutu	1 000	1 500	2 000	2 500	3 000	3 500	3 600 max.
Rychlost při plavbě na motor v uzlech	2,5	3,5	5,5	6	6,5	7,3	7,5

Poznámka: Měřeno s motorem Yanmar 3YM20 o výkonu 21 HP s dvoulistou pevnou vrtulí, na klidné hladině s vlnami do 0,5 metru výšky, při protivětru kolem 10 uzlů, s pěti lidmi na palubě.

S genakrem

Příd' je zakončena kratším čelenem, který nese kotvu a umožňuje osazení codem 0 nebo genakrem. Při odpadnutí na zadobochní vítr srolujeme genu a genakr vytahujeme. Jde to snadno. Při 130° úhlu k větru loď pluje za větru o síle 8 uzlů rychlostí 6 uzlů a při silnějším 12uzlovém větru se rychlost vyšplhá na 7. Když vyostříme na 120° k větru a ten zesílí



Na pravoboku je místo druhé zadní kajuty velká koupelna se sprchou a toaletou.



Přídavný plastový stolek umožňuje vychutnat si snídani na palubě.

na 15 uzlů, dosáhneme denního maxima 8 uzlů rychlosti.

V kokpitu

Kokpit je překvapivě prostorný a sedací lavice široké na úkor užších ochozů na bocích. Otevřená zád' se skládací koupací plošinou, jednoduchý plastový rozkládací kokpitový stůl a možnost namontování bimini i sprayhoodu (na testované lodi nebyly) – to jsou prvky, které se na dovolené hodí.

Závěrem

Podle výrobce je Oceanis 30.1 určen především pro mladé rodiny a začínající jachtaře, ale myslím, že s ním budou spokojeni všichni, kteří si chtějí na lodi užít celkem svižnou sportovní plavbu i spoustu zábavy pro rodinu, a to jak u nás na Lipně nebo na Slapech, tak v Chorvatsku.

Text Eva Skořepová

Foto Eva Skořepová, Antoine Guillou a Beneteau

inzerce





PRONÁJEM LODÍ V ŘECKU

PŘIJĎTE NÁS NAVŠTÍVIT NA FOR BOAT
HALA Č.2 STÁNEK 2A16

ORBITASAILING.COM



ROYAL HUISMAN

Pozor! Přichází PHI

Majestátní kovový trup budoucí lodě se pomalu zasunul pod konstrukci nástavby a 55metrová megajachta PHI rázem získala konkrétní rysy své budoucí podoby. Bylo to jako by opravdu vstoupila královna a rozzářila celý prostor svým ohromujícím zjevem. A proto mi nyní dovoluje představit vám její veličenstvo PHI.

PHI neboli „zlatý řez“ je jedno z vůbec nejdůležitějších čísel v celé geometrii, je to poměr přibližně 1 : 1,618 a k jeho označení se používá 21. písmeno řecké abecedy Φ po řeckém sochaři Feidiovi, který tento poměr hojně využíval u svých děl. O zlatý řez se lidstvo zajímá přes 2 400 let. Nejstarší záznamy o něm pocházejí z kolébek architektury Babylónu a Egypta. V egyptských papýrech bylo zaznamenáno, že v pyramidách je utajen „kvocient zvaný seqt“, což svědčí o tom, že již ve starověkých stavbách byl použit poměr zlatého řezu. Prvním, kdo zformuloval definici zlatého řezu tak, jak ji známe dnes: „Rozděl úsečku na dva díly tak, aby obdélník, jehož jedna strana je celá úsečka a druhá strana je jeden z dílů, měl stejný obsah jako čtverec nad druhým



Na konci loňského roku byl trup PHI spojen s nástavbou a jachta byla přesunuta do největší haly loděnice, která zajistí dostatečný prostor pro její dokončení a finální vyšperkování.



Megajachta PHI a další 55metrová loď v designu studia Cor D. Rover



Megajachta PHI se kompletuje v loděnici Royal Huisman.

dílem," byl řecký matematik Euklides žijící v roce 300 před Kristem. Prvním, kdo tuto definici nazval „sectio aurea“ neboli zlatý řez, byl Leonardo da Vinci.

Zlatý řez měl důležitou úlohu v matematice, architektuře, malířství, sochařství nejen v minulosti, ale hraje významnou roli i v 21. století. Možná proto pojmenovala firma Royal Huisman svoji nejnovější loď právě PHI.

Loděnice Royal Huisman se za více než 130 let své existence vyšplhala z malé rodinné firmy na špičku lodního průmyslu.

Loděnice Royal Huisman byla založena již v roce 1884 v holandském Vollenhove, kde začínala s výstavbou dřevěných pracovních lodí. Za více než 130 let své existence se z malé ro-





Štíhlý trup motorové jachty PHI navrhl designér Cor D. Rover ve spolupráci s ateliérem Van Oossanen Naval Architects.

dinné firmy vyšplhala na špičku lodního průmyslu a díky spojení s Royal Doeksen, další holandskou loděnicí, která je již po čtyři generace v rukou jedné rodiny, vytvořila silnou společnost, jež zakládá své podnikání na uznávání rodinných hodnot a odhodlání vyrábět nádherné produkty a poskytovat ty nejvyšší služby. V roce 2019 rozšířila loděnice Royal Huisman své výrobní prostory z Vollenhove do oblasti Amsterdamu, zaměstnává tým více než 280 vysoce kvalifikovaných odborníků, od řemeslníků až po designéry, kteří díky rozmanitým zkušenostem a schopnostem zaručují vysokou kvalitu jejich lodí.

Štíhlý trup motorové jachty PHI navrhl designér Cor D. Rover ve spolupráci s ateliérem Van Oossanen Naval Architects tak, aby splňoval požadavky na rychlou a bezpečnou plavbu a přitom umožnil v současnosti nesmírně důležitou úsporu paliva. V ateliéru Van Oossanen vyvinuli pro PHI speciální tvar trupu Fast Displacement XL®, který umožní stavbu lodí delších než 55 metrů a přitom zachová celkovou hmotnost pod hranicí 500 GT.

Struktura nástavby PHI byla vytvořena v technických odděleních Royal Huisman, ale její vlastní výroba byla zadána externím dodavatelům. Na konci ložského roku byl trup PHI spojen s nástavbou a jachta byla přesunuta do největší haly loděnice, která zajistí dostatečný prostor pro její dokončení a finální vyšperkování.

Radikální vzhled spolu s futuristickými technologiemi dělá z PHI krásnou a unikátní loď, ale postavil designéry i před zásadní technický oříšek, jímž bylo řešení, jak rozmístit komplexní strojní vybavení a technické systémy do relativně nízkého a úzkého prostoru dlouhého a štíhlého trupu, který musí zároveň splňovat náročné požadavky na výkon a jednoduchost ovládání a údržby.



Manipulace s tak velkou lodí je vždy obtížná.



Struktura nástavby PHI byla vytvořena v technických odděleních Royal Huisman, ale její vlastní výroba byla zadána externím dodavatelům.



Radikální vzhled spolu s futuristickými technologiemi dělá z PHI krásnou a unikátní loď.



V ateliéru Van Oossanen vyvinuli pro PHI speciální tvar trupu Fast Displacement XL®, který umožní stavbu lodí delších než 55 metrů a přitom zachová celkovou hmotnost pod hranici 500 GT.

TECHNICKÉ ÚDAJE**PHI**

Trup	Fast Displacement XL®
Design exteriéru	Cor D. Rover
Design interiéru	Lawson Robb
Námořní architektura	Van Oossanen Naval Architects
Projekt management/ zástupce majitele	Guy Booth
Výrobce	Royal Huisman
Délka	55 m+
Rozmístění kajut	2 majitelské, 10 pro hosty a 11 členů posádky
Konstrukce	hliník
Výtlak	pod 500 GT
Rychlost	22 uzlů

www.royalhuisman.com

Samozřejmě i interiéry odpovídají nastavené laťce kvality. Pochází z pera designéra Lawsona Robba. PHI se pyšní velkými prostory pro majitele i hosty vybavenými nejvyšším komfortem, a to vše v dokonalém provedení.

Možná, že se designéři inspirovali poznatky dávnověku a ideály renesance, které se zakládaly na antické kultuře, a tehdejší matematici byli očarováni poměrem zlatého řezu. Díky nim navrhli současní architekti tuto nevšední a čarokrásnou jachtu s antickým jménem PHI, která vypluje na svou první plavbu v roce 2021.

*Text Hana Novotná
Foto Royal Huisman*

Největší

prodejna lodí, lodních motorů a příslušenství v Praze ve Velké Chuchli na ploše přes 500 m² nabízí lodní motory **Honda** o výkonu **2,3H do 250 HP**

FOR BOAT 2020

**HONDAMARINE.cz**

U Závodiště 251/8, Praha 5 - Velká Chuchle

Journey to the Edge

Od Endy O'Coineena, autora této knihy, se můžeme v jachtingu i v podnikání hodně naučit. Stal se vůbec prvním irským jachtařem, který se účastnil na lodi KILCULLEN VOYAGER extrémního solového závodu kolem světa Vendée Globe. Ve své knize vypráví o této plavbě, ve které si sáhl až na samé dno svých sil, u Nového Zélandu přišel o stěžeň, a přesto se mu podařilo sehnat nový a sólo plavbu kolem světa dokončit. Během plavby dospěl k závěru, že za každé riziko, které člověk podstoupí, existuje odměna. Je také znepokojen pravidly, předpisy a kontrolami, které se nejen v jachtingu skrývají ve jménu bezpečnosti. A přitom omezují základní lidské svobody. Enda O'Coineen dlouho žil a podnikal v České republice, pomáhal českým studentům s účastí na irských školních plachetnicích v závodech Tall Ships, pomohl i Davidu Křížkovi s jeho kampaní na Transat 6.50. Postavil rovněž irský tým pro Volvo Ocean Race. Knížku pořídíte za 12,94 GBP například na www.amazon.co.uk.



Extrémně lehký komplet Helly Hansen

HP Foil Pro Jacket je novinkou značky Helly Hansen pro rok 2020. Jedná se o extrémně lehkou membránovou jachtařskou bundu s třívrstvou konstrukcí a membránou Helly Tech Professional. Všechny švy jsou 100% podlepené, a to nově i z vnější strany. Nová je také konstrukce rukávových manžet pro zabránění průchodu vody. Bunda je opatřena YKK Aquaguard středovým zipem. Kolekce HP Foil Pro je doplněna také o extrémně lehké membránové šortky HP Foil Pro Shorts a byla vyvinuta ve spolupráci se závodním týmem Amerického poháru AMERICAN MAGIC. K dostání je ve vybraných jachtařských prodejnách a ve značkových prodejnách Helly Hansen Westfield Chodov Praha a Helly Hansen Aupark Bratislava. Doporučená cena bundy je 10 790 Kč a šortek 5 390 Kč. Více na www.hellyhansen.com.

Skládací elektrokola Tern



Připadají vám klasická elektrokola příliš velká, těžká a neobratná? Chtěli byste elektrokola používat i při svých výpravách za jachtingem nebo jinými dovolenkovými radovánkami? Ale nechce se vám s sebou vláčet obrovské neskladné horské či trekové e-biky? Tak si přijďte na veletrhu For Boat od 13. do 15. 3. prohlédnout a hlavně vyzkoušet skládací elektrokola Tern, která jsou vybavena nejnovějšími středovými motory z dílny Bosch. Budete překvapeni, jak pohodlná tato kola jsou, jak jsou obratná, jak snadno je nalo-

žíte do kufru auta a především jak skvěle se na nich jede. A navíc je můžete mít neustále s sebou, kamkoliv vyrazíte. Tern má v nabídce také neskádací verze pohodlných elektrokol, jejichž předností jsou malé rozměry, rám s nízkým nástupem a schopnost odvézt velké množství nákupu nebo veškeré věci na pláž pro rodinné koupání na. Nejen skládací kola Tern, ale i vodo-těsné vaky a tašky Ortlieb s pětiletou zárukou najdete na stánku společnosti AZUBBIKE v hale dvě, číslo stánku C03. Více na www.azub.cz.

Umění venkovního vaření



OFYR, JÍDLO, OHEŇ A PŘÁTELÉ

Venkovní ohniště, které plnohodnotně nahrazuje venkovní kuchyni. Stačí křísnout a v okamžiku proměníte obyčejné grilování ve zvláštní událost. Oživí terasy či zahrady a svým teplem dotváří příjemnou atmosféru při večerech s rodinou nebo přáteli.

Je k dostání jak v cortenové oceli, tak i v černé práškové oceli. OFYR může být i ve variantách s úložným prostorem a pracovní deskou. Připravili jsme pro Vás spoustu novinek, více se dozvíte na našem webu!

KDYŽ UŽ MUSÍTE BÝT NA BŘEHU, PROČ SI NEUDĚLAT ŽIVOT O NĚCO PŘÍJEMNĚJŠÍ?
Zjistěte více a vyberte si svého prodejce na www.ofyr.cz



Průkopník trendu SUV ve zcela nové podobě

Nový Mercedes-Benz GLE je plný inovací. Světovou novinkou je například aktivní podvozek E-Active Body Control na základě 48V elektrické sítě. Dalším krokem vpřed v oblasti asistenčních systémů je aktivní asistent pro jízdu v dopravní koloně. Interiér je ještě větší i komfortnější a na přání se dodává třetí řada sedadel. Informační a zábavní systém disponuje většími displeji, barevným průhledovým displejem s rozlišením 720 x 240 pixelů a interiérovým asistentem MBUX, který dokáže rozpoznávat pohyby rukou při ovládání. Vnější design vyzařuje silný charakter a zároveň stanovuje nový aerodynamický rekord v segmentu SUV. Nový systém pohonu všech kol 4MATIC podporuje jízdní dynamiku na silnici a zaručuje vynikající průchodnost terénem. Nabídka obsahuje nejen nové řadové šestiválce s funkcí EQ Boost, ale také hybridní variantu s možností vnějšího nabíjení a mimořádně dlouhým dojezdem. Nový Mercedes-Benz GLE si můžete vyzkoušet u dealera Mercedes-Benz PRAHA. Více na www.praha.mercedes-benz.cz.

Lodní dieselové motory Yanmar 6LF a 6LT

Na výstavě boot v Düsseldorfu Yanmar představil novou řadu lodních motorů 6LF a 6LT, která obsahuje šest modelů dieselů Common Rail o výkonu od 485 do 640 HP. Tyto motory jsou vhodné jak pro rekreační lodě, tak pro menší komerční plavidla. Jsou vybaveny řídicím systémem Yanmar VC20, nabízejí nízkou spotřebu paliva. K dispozici je i kompletní balíček, který se skládá z motoru, převodovky ZF a systému řízení VC20, motory jsou dodávány také s celou řadou doplňků. V prodeji budou od třetího čtvrtletí roku 2020. Více na www.yanmarmarine.cz.



Vesta pro závodníky Zhik P3 PFD



Nová závodní vesta Zhik P3 PFD je navržena s hladkými liniemi a hodně vykrojeným krkem a rameny pro maximální volnost pohybu. Pohodlné neoprenové ramenní popruhy umožňují optimální nastavení a poskytují vynikající ochranu při nošení vesty pod popruhy trapézového postroje. Zip na boku usnadňuje svlékání a oblékání, přezka zajistí, že vesta dobře padne. Uvnitř vesty jsou umístěny protiskluzové

úchyty, které zabraňují jejímu pohybu, když v ní spadnete do vody. Praktická je i velká přední kapsa. Vestu užijí nejen závodníci na sportovních plachetnicích, ale i posádky nafukovacích člunů, vodních skútrů nebo fanoušci dalších vodních sportů. K dostání je ve velikostech unisex XS až XL v černé, červené, modré nebo šedé barvě. Pořídíte ji za 99,95 EUR. Více na www.zhik.com.



Vševeltavský spolek pořádá pro Pražany i přespoleční:

DEN VLTAVY

v neděli 15. března 2020

PLAVBY PO VLTAVĚ ZDARMA!
Přijďte k Vltavě a zažijte mnoho zábavy a poučení!

Vševeltavský spolek pro Vás připravil plavby velkými i malými loděmi, otevření sezóny v kobkách, den otevřených dveří Veslařského klubu Slavia, nezapomenutelné vodnické hrátky nad hladinou, kapelu Matyldu – písňe plavební, volný vstup do Muzea Karlova mostu a mnoho dalšího.

www.vseveltavskyspolek.cz

yacht



Předplatte si YACHT



Výhody pro předplatitele

- získáte zdarma ročenku DOVOLENÁ NA LODI 2020
- získáte zdarma vstup na veletrh FOR BOAT
- doručíme vám Yacht až domů
- ušetříte až 33 %



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

www.yacht.cz



MOBIL



ONLINE



TABLET

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



Cortex – VHF, DSC a AIS v jednom. Funkce sledování kotvy ukazuje pozici kotvy a lodě, hloubku a zvolený bezpečný perimetr.

pevným VHF vysílačem/přijímačem, AIS transpondérem, transmitterem mobilních dat a speciálním bezdrátovým komunikačním protokolem, který nabízí silnější připojení než konvenční technologie Bluetooth. Ta tuhle černou skříňku propojuje až s deseti samostatnými mobilními zařízeními po celé lodi a zajišťuje konektivitu a kontrolu odkudkoliv na palubě. Tato mobilní zařízení jsou vodotěsná dle standardu IPX7 a osazena čtyřpalcovými dotykovými displeji s ochranným sklem Gorilla Glass, které je možné ovládat i mokrymi prsty nebo dokonce v rukavicích. K dispozici jsou nabíjecí bezdrátová zařízení i zařízení propojitelná kabelem, přičemž první z nich mají baterii s výdrží až 12 hodin, ačkoliv oba typy komunikují se základnou bezdrátově.

SOTDMA AIS transpondér třídy B od Vesper Marine monitoruje veškerý provoz lodí v okolí a upozorní kapitána na potenciálně nebezpečné situace hlasovým osvětlením problému namísto standardního varovného tónu. Tyto informace se současně ukáží i na displeji mobilního zařízení s vizuálním zobrazením ohrožující lodě zvýrazněné červeně, jejím názvem, aktuální vzdáleností i nejbližším bodem střetu. Dosud nic výjimečného, jenže

První „smart“ VHF vysílačka na světě

Společnost Vesper Marine doufá, že se její nový chytrý systém Cortex ve světě VHF rádia prosadí stejně, jako se prosadil iPhone v segmentu mobilních telefonů.

Specialista na námořní elektroniku – firma Vesper Marine – představil zařízení, které nese název Cortex. Jde o zcela nový přístroj s dotykovým displejem, který v sobě kombinuje špičkovou VHF vysílačku s nejnovějším AIS transpondérem a monitorovacím systémem pro vzdálené sledování plavidel DSC. Nejenže s tím mizí nutnost mít mezi vybavením tři různá zařízení, ale zároveň jsou zde všechna tři spojena dohromady pro jednodušší a intuitivnější uživatelský zážitek.

Asi nejlepším příkladem je schopnost přístroje všimnout si potenciálního rizika kolize, dodat vám všechny potřebné informace a pak vám umožnit buďto přímo kontaktovat druhé plavidlo, nebo vyzkoušet některou z navrhovaných změn kurzu.

Technický ředitel firmy Vesper Marine Carl Omundsen říká: „Cortex uvolňuje plný potenciál VHF, AIS a DSC jejich kombinací způsobem, který je intuitivní i velmi jednoduchý na používání.“ Jádrem celého systému je černá skříňka osazená výkonným



Jádrem celého systému je černá skříňka osazená výkonným pevným VHF vysílačem/přijímačem, AIS transpondérem, transmitterem mobilních dat a speciálním bezdrátovým komunikačním protokolem, který nabízí silnější připojení než konvenční technologie Bluetooth.



na rozdíl od ostatních AIS systémů zobrazuje tento také tlačítko „call target“, které vám umožňuje komunikovat přímo s danou lodí s využitím funkce VHF DSC namísto běžného otevřeného kanálu.

Tato schopnost okamžitě identifikovat jinou loď a vytvořit její devítimístné číslo MMSI prostým dotykem na displeji a stisknutím tlačítka pro volání je potenciální revolucí, a to nejen z důvodů záležitostí týkajících se bezpečnosti, ale také pro každodenní běžnou komunikaci s ostatními loděmi. Většina majitelů rekreačních lodí využívá funkci DSC u svých VHF vysílačů jen výjimečně, a to kvůli nepraktické a zdoluhavé identifikaci, ukládání nebo vytáčení oněch dlouhých čísel MMSI, takže namísto toho nakonec vytvoří kontakt na nouzovém kanálu 16 a poté přepnou na některý vhodnější otevřený kanál. Díky Cortexu však může být DSC stejně intuitivní jako seznam kontaktů na smartphonu. Ve skutečnosti je to ještě o něco jednodušší, protože číslo MMSI druhé lodi nemusíte znát dopředu – dokud je plavidlo v dosahu AIS, bude zařízení automaticky vědět, jaké číslo vytvořit. Důsledkem může být nejen jasnější a přímější komunikace mezi loděmi, ale také uvolnění kanálu 16 pro skutečně nouzové situace.

K dalším, tentokrát již dobře známým funkcím patří tlačítko MOB (muž přes palubu), které s využitím standardu spojení NMEA 2000 vytvoří bod na vašem souřadnicovém zapisovači a následně aktivuje režim trackback (tedy zpětné navigace do daného bodu); a dále nouzové tlačítko DSC chráněné posuvným krytem.

Velkou výhodou systému Cortex je také jeho schopnost komunikace se smartphony pomocí mobilních (celulárních) přenosů. Vesper již vyvinul aplikaci Cortex Monitor pro operační systémy iOS i Android, která uživatelům umožňuje monitorovat různé integrované senzory a další funkce NMEA dokonce i ve chvíli, kdy se nacházíte na pevnině.



Mobilní zařízení je velké jako telefon.

Sem patří stav nabití baterie, poloha GPS, síla větru, hloubka, rychlost a teplota. Asi nejceněnější z těchto funkcí je integrovaná funkce sledování kotvy, která uživatelům dovoluje nastavit si virtuální perimetr okolo lodi a která odesílá upozornění na jejich mobilní telefon, jestliže dojde k vláčení kotvy, hloubka klesne pod určitou úroveň nebo se změní rychlost či směr větru.

Samostatná základna stojí 1 249 EUR, případně 1 729 EUR včetně jednoho mobilního zařízení připojitelného pomocí kabelu. Nabíjecí mobilní

zařízení jsou k dispozici za 589 EUR za kus. V ceně je základní funkce monitorování, která odesílá pozice a aktualizace senzorů na bezplatnou aplikaci dvakrát denně. Prémiová monitorovací služba pak posílá aktualizace každých pět minut za 20 EUR za měsíc nebo 120 EUR za rok.

Text Pavel Kreuziger

Foto Vesper Marine

www.vespermarine.com



Přes NMEA na displeji vidíte i stav nabití baterie, polohu GPS, hloubku, rychlost, sílu větru nebo teplotu.

Jestliže je kotva vláčena a loď se dostane mimo bezpečnou zónu, spustí se na mobilním zařízení varovný zvukový signál.





VW TRANSPORTER 6.1 KOMBI TDI DR

Pohodlně na loď s celou posádkou

Minulý rok jsme vám představili Multivan v luxusní verzi s akční cenou a je to jen pár měsíců, co Volkswagen uvedl na trh inovovanou řadu tohoto legendárního vozu, tentokrát ve verzi 6.1.

test
yacht

Pro test jsme zvolili základní model v prodloužené verzi a v uspořádání pro osm cestujících. Tato varianta bude oblíbená všude tam, kde je potřeba převézt kromě osmi lidí také jejich zavazadla či další

objemný náklad. V případě majitelů lodí může odjet na loď celá posádka i s výbavou.

Základní cena je u této verze 860 432 Kč včetně DPH, testované auto mělo velmi

slušnou příplatkovou výbavu, a tak se cena vyšplhala na 1 229 539 Kč včetně DPH. Mezi příplatkovou výbavu patřily především druhé boční posuvné dveře, multifunkční volant, příprava pro montáž tažného zaří-



Kromě osmi osob uveze testovaná verze i jejich zavazadla, aniž by se kdokoliv musel omezovat.



Na nové světlomety navazuje i elegantní označení modelu na boku.



Při pohledu zepředu vynikne nová maska a zpětná zrcátka.



Testované auto bylo vybaveno posuvnými dveřmi na levé straně, které jsou za příplatek.

zení a velmi užitečný park pilot se zpětnou kamerou.

O pohon se stará úsporný dieselový dvoulitrový čtyřválec v provedení TDI ve spojení se šestistupňovou převodovkou a náhonom na přední kola. Výkon 150 koní a dobře naladěný průběh kroutícího momentu, který má hodnotu 340 Nm, umožňuje příjemnou jízdu. Při plně naloženém autě je potřeba počítat s menší dynamikou. Při jízdě po dálnici je však možné dosahovat vysokých jízdních průměrů při vynikající hodnotě spotřeby, která během redakčního testu nepřekročila hranici 8 litrů nafty na 100 km. Transporter 6.1 navíc utáhne převážnost o maximální hmotnosti 2 500 kg.

Interiér je řešen tak, že maximální pohodlí mají cestující na předních sedadlech, kde jsou k dispozici i nastavitelné loketní

opěrky. Ve druhé řadě jsou pak tři samostatná sedadla, která je možné jednotlivě demontovat či sklápat. V zadu je sklopná lavice, kterou lze také celou demontovat. Vzniká tak obrovský vnitřní prostor srovnatelný s dodávkou. Právě velká variabilita interiéru dělá z tohoto vozu opravdovou ikonu.

Pokud řidiči zvolí dražší variantu v provedení Caravalle, Multivan nebo California, může být auto vybaveno i plně digitálním displejem, pohonem všech kol 4MOTION, automatickou převodovkou DSG a motorem o výkonu až 199 koní. K dispozici je i vše, co je běžné u osobních vozů střední nebo vyšší třídy, jako jsou vyspělé asistenční systémy a konektivita.

Text a foto Daniel Guryča
www.vw-uzitkove.cz

Inzerce



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

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

www.tpscentrum.cz

ZASTOUPENÍ ZNAČEK





JAK SI VYBRAT A NA CO DÁVAT POZOR

Kupujeme starší loď

Tento článek navazuje na předchozí, který vyšel v YACHTU 12/19-1/20, a jak název napovídá, týká se nákupu lodě z druhé ruky, což je pro mnohé jachtaře jediná možnost, jak si pořídit vlastní plavidlo. Je zřejmé, že v takovém případě je na místě ještě větší obezřetnost a že kupcům se budou ještě více hodit rady expertů pojišťovny Pantaenius.

Skoupí starší loď je to jako s koupí ojetého auta, každý kupující se sice snaží dostat za své peníze co nej kvalitnější zboží, ale hlavně nechce koupit vrak, který se za pár set kilometrů definitivně rozpadne. Výběr u renomovaného prodejce s dobrou pověstí je pak přece jen jakousi zárukou, že se nestanete obětí podvodníka. Se staršími jachtami to funguje stejně, jen je nenaleznete vy-

stavené na jednom dvoře. První věcí, co tedy zájemce o koupi starší lodě čeká, je:

Hledat a najít

Lidé, kteří žijí u pobřeží, kde jsou mariny, je mohou objet a na nástěnkách u vchodu najít seznamy lodí, jež jsou v té které marině na prodej. A v případě zájmu si domluvit prohlídku. Další možností, která je dostupná

i českým zájemcům, jsou inzertní rubriky jachtařských časopisů. Takovou má i náš časopis YACHT. Samozřejmě v těchto rubrikách není nabídka příliš široká, ale existuje ještě další řada možností, jak si najít svou loď snů za přijatelnou cenu. Komu jde o výhodný nákup menší lodě v ceně několika tisíc eur, ten se může obrátit pro nejrychlejší vyhledání na eBay, ale jen málokterý makléř vystavuje

kompletní malé kajutové plachetnice na dvorku. Jednou z mála výjimek je Friesche Jacht Centrale v nizozemském městě Heeg, kde občas nabízejí kajutové plachetnice i za cenu pod 1 000 euro.

Klasičtí jachetní makléři se pak soustřeďují na střední a vyšší cenové segmenty trhu, především na zprostředkování prodeje cestovních cruiserů. Využití jejich služeb je výhodné pro všechny zájemce, kteří nechtějí strávit hodiny sezením u počítače při hledání na jachetních burzách.

I když si loď vyberete sami, je lepší se obrátit na nějakého makléře, který vám nezaujatě zhodnotí kvalitu nabízené lodě a posoudí cenu. V Česku bude asi přístupnější požádat o posudek inspektora některé kvalifikační společnosti nebo soudního znalce.

Nejširší a nejsnadnější výběr je na internetu, kde mají své webové stránky desítky lodních burz a jachetních makléřů



Vizuální kontrolou trupu a paluby každá prohlídka začíná a každý kupující by měl hned úvodnímu kroku věnovat dostatečnou pozornost.

Největší internetové lodní bazary a makléřské firmy

BAZARY LODÍ

best-boats24.net
boats.com
boat24.com
boot24.com
boote-zu-verkaufen.de
bootsmeile.de
botentekoop.pl
gebrauchtboote.de
scanboat.com
yachtfocus.com

JACHETNÍ MAKLEŘI

ancasta.com
bootsmarkt.de
boatshed.com
cosasdebarcos.com
devalk.nl
eyb-boats.com
fjc.nl
msp-yacht.de
schepenkring.nl
yachtworld.com

Znalec ano, nebo ne

V Česku není pochopitelně profese jachetního znalce jako poradce při koupi lodě z druhé ruky tak rozšířena jako v přímořských zemích. Nicméně je dobré objasnit, jak takový znalec postupuje a proč je výhodné s ním spolupracovat nebo – což bude pro české jachtaře přínosnější, se při výběru starší lodě řídit jeho postupem. Za celou éru jachtingu se nikdy nenabízelo tolik starších, a přitom levných jachet jako dnes, a toto číslo stále roste. Příčinou je desetiletí trvající masová produkce laminátových jachet, aniž by existovaly firmy na likvidaci přestárých lodí. Proto platí, že pokud se laminátová jachta udrží na hladině, nějakého kupce si vždy najde, což potvrzuje dlouholetá zkušenost jachetních makléřů.

Samozřejmě obrovský výběr různých starých a opotřebovaných jachet znesnadňuje kupujícímu posoudit, zda vybraná loď z druhé ruky je ve stavu, který odpovídá požadované ceně. Na rozdíl ode dřeva má laminát tu zákeřnou vlastnost, že neustále vypadá zachovalé, i když ztratil značný díl své pevnosti. K posouzení kvality laminátové konstrukce je tedy zapotřebí odborných znalostí a praxe, které běžný kupující, natož začínající jachtař s minimem zkušeností, nemůže mít.

Samozřejmě až v první řadě jde o cenu, kterou může ovlivnit i psychologický faktor. Často se stává, že původní majitel má k prodávané lodi citovou vazbu a chce ji též zahrnout do ceny, která



Navigační přístroje se mění stejně jako telefony a zvětšují se jejich displeje i přesnost. Pokud ale nebyl přístroj vystaven vlivům počasí a UV záření, může i po mnoha letech dobře sloužit například jako záloha.



Snad v každé marině najdete na lodích nápisy „NA PRODEJ“ včetně kontaktu.

se pak liší od představy kupujícího. Velké jachetní makléřské firmy tuto skutečnost ošetřují pomocí na základě statistických údajů zpracovaných tabulek, jež přesně uvádějí cenu pro ten který typ jachty a její stáří a nepřipouštějí žádné diskuse ani ze strany prodávajícího, ani ze strany kupujícího. Samozřejmě zohledňují další položky, jako jsou třeba stav a stáří plachet, elektronická vybavení a poškození včetně osmózy, jež vyhodnocují odborníci. Takto funguje na Floridě jeden z největších trhů na světě se staršími loděmi. Obdobnou funkci v individuálních případech pak zastávají jachetní znalci a jak už bylo řečeno, i když se na jejich služby přímo neobráťte, při nákupu lodě z druhé ruky neprohloupíte, jestliže se budete držet principů jejich práce.

Na prohlídku vždy s fotoaparátem

Když vás stávající majitel nebo prodejní agentura pozve na prohlídku lodě, o jejíž koupi uvažujete, vždy si s sebou vezměte fotoaparát nebo fotte mobilem, jak to dělají znalci kvůli vypracování závěrečného posudku. A to důsledně všechna klíčová místa nebo vůbec vše, co se vám nepozdává. Nechte si otevřít a odkrýt vše, co se otevřít a odkrýt dá, a fotografujte. U ocelových jachet se zaměřte na stopy rzi a popřípadě dlátkem odškrábněte barvu, abyste se přesvědčili o zachovalosti sváru. Chcete-li být opravdu důkladní, vypůjčte si ultrazvukový přístroj na měření síly materiálu a proměřte podezřelá místa na trupu. Takto můžete odhalit zeslabení

ocelové obšívky korozí nebo neodborně opravená poškození trupové skořepiny u laminátu, což samozřejmě zakládá nárok na snížení ceny. Z veškerých fotografií a zjištěných dat sestavte protokol, který použijte při konečném jednání o ceně.

Ideální je, když si loď, o níž máte zájem, můžete prohlédnout jak na suchu, tak na vodě. Při prohlídce dna je nejdůležitější se přesvědčit, zda trup netrpí osmózou, jejíž riziko je u starších lodí z polyesterového laminátu, respektive s polyesterovým gelcoatem, poměrně vysoké. Jestli na dně zaznamenáte drobné puchýřky, z nichž po proříznutí teče voda, je skořepina napadena osmózou a tím by měl váš zájem skončit, neboť k odstranění osmózy je zapotřebí strhnout nejen gelcoat, ale i svrchní vrstvu laminátu až k první vrstvě skelné tkaniny a pomocí epoxidové pryskyřice povrch trupu obnovit. Je to hrozná, ale hlavně drahá práce.

Velkou pozornost byste také měli věnovat napojení kýlové ploutve na trup, ověřit, zda zde nejsou praskliny, z nichž by vytékal rez. U ocelových jachet byste se měli zaměřit na sváry, zda nejsou popraskané a opět jimi neprokvétá rez. Dalším choulostivým místem všech jachet je uložení kormidelního listu, respektive vedení kormidelního hřídele. Měli byste si pečlivě prohlédnout (a vyfotografovat) přírubu, kterou kormidelní hřídel vstupuje do trupu, a při vnitřní prohlídce pak

protilehlou přírubu ve dně lodě, z níž hřídel vystupuje. Rez je opět signálem, že zde prosakuje voda. Pokud je před kormidelním listem skeg a kormidelní hřídel se dole opírá o patní ložisko, měli byste si též dobře prohlédnout toto ložisko, zda není poškozené, vydržené atd.

Podrobná prohlídka náběžné hrany kýlu či spodku balastního vřetena se stopami zatmělých prohlubní či zubů vám zase prozradí, zda majitel někdy s lodí drsně nenajel na skalnaté dno či na útes, což je další věc, kterou byste měli zdokumentovat ve svém protokolu. Totéž platí pro vrtulovou nohu pohonu Saildrive nebo pro uložení klasické stevenové hřídele a samozřejmě pro veškeré typy náhonů u motorových jachet. U nich byste neměli zapomenout ani na trimovací plošky pod zrcadlem a ověřit si, jak fungují.

Opravy palubní vybavy mohou být dražší opravy než trupu

Totéž platí i pro palubu samu. Každému jachtaři se líbí lodě s teakovou palubou, avšak ta je choulostivější na věk a na údržbu než prostá laminátová paluba s protiskluzovým povrchem. Jednak podléhají otěru samy teakové plaňky, ale mnohem menší životnost má těsnicí materiál ve spárách mezi nimi, který vytváří ono stylové proužkování. Používá se k tomu silikonový materiál pod technickým názvem Sikaflex. Tento materiál vlivem slunečního záření degraduje a časem se začne ze spár drobit. Pokud při prohlídce na takový jev narazíte, vězte, že po koupi lodě budete muset staré těsnění ze všech spár mezi plaňkami vytrhat a znovu je vyplnit novým Sikaflexem.

A pak je tu spousta drahého palubního kování, jako jsou vinšy, kotevní vrátek, rolfovek, vazáky, závěsy upínaček a stěhů, jejich napínáky, kladky a kladkostroje a koneckonců celá takeláž, kde nejčastěji podléhají opotřebení výtahy, ale mohou být popraskané i pramence ocelových lanek pevného lanoví. V případě nutnosti se sice dají všechny tyto součásti vyměnit, ale je tady podstatnější záležitost, které byste měli věnovat maximální pozornost. A to stavu paluby v místech, kde jsou namontovány silami namáhané prvky, či palubou procházejí. Konkrétně se to týká vinšen a závěsů pevného lanoví. Jestliže si všimnete, že v nejbližším okolí vinšen je povrch laminátové paluby narušen sítí mikrotřelin, znamená to, že podložení vinšen nebylo dostatečné a že tlak otěží, které na nich jsou uchycené, narušil strukturu paluby. Vůbec to neznamená, že se při příští plavbě vytrhne vinšna z paluby, ale je to důvod, abyste trvali na snížení ceny, a to přede-

vším v případě, když zjistíte, že podobné mikrotrhliny se vyskytují v okolí závěsných ok, jež drží napínáky vantů či rolfovk předního stěhu.

Samozřejmě tím úplně prvním, co budete vyžadovat, je ověření funkčnosti celé palubní výbavy. Ověřte si, zda nejsou vinšy zadřené, zda jezdce otěžových průvlaků snadno kloužou po kolejničích a jejich aretace správně funguje, a zkuste, zda stopery po zaklapnutí neprokluzují, poněvadž mají odřené čelisti.

Pak jsou tu ještě plachty, motor, elektrická soustava, akumulátory, kuchyně, tlaková vodárna a navigační elektronika. I zkušenému jachtaři by dalo mnoho práce, než by ověřil, v jakém stavu to všechno je. Pokud jste začátečník, nemáte šanci zjistit, zda nekupujete zajíce v pytli. A tím se znovu dostáváme k otázce, zda v takovém případě opravdu není lepší (a v důsledku levnější) si zaplatit znalecký posudek i s návrhem ceny. Pokud se vám to nehodí, nebo z jiných důvodů nechcete znalce použít, můžete alespoň udělat to, že požádáte zkušeného jachtaře, kamaráda či známého z klubu, aby jel s vámi se na vybranou loď podívat, ozkoušel, co jen může, a řekl vám svůj názor.

V podpalubí

Pro pobyt na lodi jsou však než paluba důležitější kajuty a kóje. Zamlouvá se vám interiér nejen na první, ale i na druhý pohled? Cítíte se uvnitř lodě příjemně, nebo vás ihned do nosu udeřil nepříjemný zápach? Stačí jen vnitřní prostory vyčistit, nebo je bude zapotřebí zbavit plísní a hniloby? Bude stačit oživit lesk dřevěných obkladů jen politurou, nebo bude nutné vše obrousit a znovu nalakovat? Neméně důležité je věnovat pozornost vnitřní konstrukci trupu. Po zvednutí podlážek pohled

do stoky odhalí, jak dobře či špatně byla loď udržovaná, zda jsou stokové prostory čisté a nestojí v nich páchnoucí voda, zda jsou opatřené ochranným izolačním nátěrem nebo zda se jeho vrstvy loupou. Vele důležitá je zkontrolovat, zda se někde vlaminované výztuhy (bachorky, podélníky) neodtrhly od vlastní skořepiny.

Dále si musíte vzít do hledáčku motor a jeho příslušenství. Je pohonný agregát zaolejovaný? Jsou vidět stopy, že z chladicího okruhu uniká voda? Jak moc je motorový a převodkový olej zčernalý? Má-li olej v noze náhonu Saildrive mléčnou barvu, znamená to, že je smíchán s mořskou vodou, což prozrazuje, že v náhonu jsou vadné pryžové těsnicí kroužky (gufera).

V kuchyni je nejdůležitější zkontrolovat rozvod plynu, jestli nejsou hadice a trubky mechanicky poškozené a zda elektrický bezpečnostní ventil správně funguje. Elektrické rozvody musejí vyhovovat evropským normám. Vznícení kabeláže následkem zkratu patří k nejčastějším příčinám požárů jachet. Co se týče baterií, měli byste siachat předložit nějaký dokument o jejich stáří, třeba účet s datem nákupu. Na akumulátorech není totiž vidět opotřebení, ale když zjistíte, že jsou staré víc než tři roky, počítejte s tím, že v dohledné době budete muset koupit nové.

O kvalitě života na lodi zásadním způsobem rozhoduje stav sanitárních buněk. Prověřte si funkci záchodových čerpadel, zjistěte, s jakým odporem se dá čerpat v obou režimech (proplachování, vyčerpávání) a zda není vršek čerpadla protečen. Přesvědčete se o stavu sprchového čerpadla a vůbec si vyzkoušejte tlakovou vodárnu. Její čerpadlo je obvykle dobře slyšet, a podle toho, jak ostře spustí a rázem se zastaví,



Plachty zarolované do stěžně jsou poměrně dobře chráněny před povětrnostními vlivy. Jediné, co opravdu trpí, je roh, který ze stěžně kouká. Výměna zadního lemu ale není nijak finančně náročná.

poznáte, že tlakový rozvod vody a čerpadlo samo jsou v pořádku.

Takeláž a plachty

Nezřídkou se stává, že k prohlídce nabízené lodě dochází na souši s demontovaným nebo sklopeným stěžněm, takže je obtížné posoudit stav takeláže. Ale i v takovém případě může pozorný kupec odhalit závady nebo nedostatky. Přesto, pokud to alespoň trochu jde, byste měli naléhat na prodávajícího, aby nechal vztýčit stěžně a předvedl vám kompletní loď s celou takeláží. Většina agentur u prodáváných lodí preventivně osazuje nové pevné lanoví, což vám sice započítají do ceny, ale obvykle na tom neproděláte, neboť v dohledné době byste tuto výměnu museli provést sami. Běžně se počítá, že pevné lanoví by se mělo měnit po 15 letech nebo po uplutí 15 až 20 tisíc námořních mil.

Jelikož takeláž většinou kombinuje hliník a nerezovou ocel (karbon naleznete většinou jen na závodních lodích), je největší hrozbou pro její životnost elektrolytická koroze. Proto se zaměřte na místa, kde jsou nerezová lanka, respektive jejich nerezové terminály přivěšeny ke hliníkovým kulatinám. Špatná nebo chybějící izolace mezi oběma materiály se prozradí bělavým „květem“. Rýpnutí šroubovákem pak odhalí „vyžraná“ místa.



Kontrola plachet patří k samozřejmostem, a pokud jsou plachty původní a v dobrém stavu, je to známkou toho, že se předchozí majitel choval k lodi slušně a s respektem.

Zaškrtněte si

Doporučujeme pořídit si kontrolní seznam s kolonkami, za nimiž jsou tři políčka k zaškrtnutí – zelené pro výborný stav, bílé pro vyhovující a červené pro špatný. Zde jsou pro inspiraci kontrolní skupiny a jejich položky:

Exteriér:

• stav gelcoatu	☐	☐	☐
• únavové trhliny	☐	☐	☐
• těsnění (okna, lukny)	☐	☐	☐
• stav paluby (teak)	☐	☐	☐
• škrábance v palubě	☐	☐	☐
• kočárek	☐	☐	☐
• kormidelní kolo/páka	☐	☐	☐

Pod vodou:

• prevence proti osmóze	☐	☐	☐
• stav nátěrů (antifouling)	☐	☐	☐
• puchýře	☐	☐	☐
• kormidelní list	☐	☐	☐
• kýl, spojení s trupem	☐	☐	☐
• důlky na kýlu	☐	☐	☐
• hřídel a vrtule	☐	☐	☐
• koroze	☐	☐	☐
• stav ochranných anod	☐	☐	☐
• manžeta pohonu Saildrive	☐	☐	☐
• funkce sklopné vrtule	☐	☐	☐
• vůle hřídele v ložiskách	☐	☐	☐
• dnové ventily	☐	☐	☐

Podpalubí:

• uložení kabeláže	☐	☐	☐
• způsoby jištění	☐	☐	☐

• osvětlení	☐	☐	☐
• plány zapojení	☐	☐	☐
• stav čalounění/potahů	☐	☐	☐
• toalety/fekální nádrž	☐	☐	☐
• sporák/chladnička	☐	☐	☐
• rozvod plynu	☐	☐	☐
• čerpadla a kohouty	☐	☐	☐

Výbava:

• stav plachet	☐	☐	☐
• hloubkoměr/log/GPS/ navigační počítač	☐	☐	☐
• autopilot	☐	☐	☐
• měřič rychlosti větru	☐	☐	☐
• radar/AIS	☐	☐	☐
• VKV stanice	☐	☐	☐
• funkčnost kotevního vrátku	☐	☐	☐
• stav kotvy a kotevního řetězu	☐	☐	☐

Palubní výstroj:

• stav pohyblivého lanoví	☐	☐	☐
• záseky/stoperý	☐	☐	☐
• vinšny/kladky	☐	☐	☐
• refování/rolfok	☐	☐	☐

Takeláž:

• ocelová lanka/terminály	☐	☐	☐
• napínáky	☐	☐	☐
• kování	☐	☐	☐
• kabely ve stěžni	☐	☐	☐
• stěžňová zástrčka	☐	☐	☐

Dokumenty:

• potvrzení vlastnictví (technické osvědčení, kupní smlouva atd.)	☐	☐	☐
• osvědčení o certifikaci CE	☐	☐	☐
• vzájemná kupní smlouva	☐	☐	☐
• předávací protokol	☐	☐	☐
• účty za opravy	☐	☐	☐
• návody na obsluhu	☐	☐	☐
• proměřovací protokol	☐	☐	☐
• potvrzení o pojištění	☐	☐	☐
• technické osvědčení pro vleč	☐	☐	☐
• registrace vleku	☐	☐	☐
• povolení pro provoz VKV stanice	☐	☐	☐
• potvrzení o výmazu z lodního registru	☐	☐	☐

Stav plachet se bez zkušební plavby ověřuje jen velmi obtížně, neboť se dají odhalit jen na první pohled viditelná poškození, jako jsou napárané švy, vytržené kapsy na spíry nebo prodřené rohy, u geny obvykle oteřovány. Kupující by měl vždy myslet na to, že nutnost pořídit pro zakoupenou loď novou sadu plachet může v dohledné době těžce postihnout jeho lodní pokladnu.

Zkušební plavba

Z výše uvedených důvodů byste měli trvat na zkušební plavbě, pokud je loď na vodě, v případě kajutových plachetnic přepravitelných na přívěsu pak alespoň na spuštění na nejbližší vodu. Přitom si ověříte, jak funkční je přívěs, a když použijete vlastní automobil, zjistíte, zda je vhodný pro tažení a jak se vám s ním řídí.

U cruiserů se obvykle koná zkušební plavba na moři a měli byste si domluvit termín, kdy je



O tom, jak předchozí majitel s lodí zacházel, hodně napoví stav interiéru. Zvláště v případě, že je vše původní.



Při koupi starší lodě je potřeba kontrolovat dobu expirace u věcí, jako jsou záchranné prostředky, hasicí přístroje, signální rakety atd. A počítat s tím, že kupujícího většinou čeká právě tato investice.

naděje, že bude alespoň trochu foukat, a nebát se ani silnějšího větru. V něm se totiž nejlépe ukáže kvalita plachet a také to, jak účinným refovacím systémem je loď vybavena, a jak se vám s ním bude pracovat.

Zkušební plavba již ve středních vlnách vám pak řekne vůbec to nejdůležitější – jak kvalitní laminátový trup kupované lodě ještě je. Stačí k tomu velmi málo, sestoupit do podpalubí a poslouchat. Zkušené jachtaři vědí, že kvalitní jachta je naprosto tichá, že v salonu můžete maximálně slyšet šumění vody, ale už nic víc. Jakékoli vrzání a skřípění svědčí o nekvalitě konstrukce nebo o stáří. Laminát se totiž skládá ze dvou složek – z výztuže ze sklené tkaniny a pojiva tvořeného pryskyřicí. Ta časem degraduje, obě složky se oddělují a trup ztrácí tuhost. Ve vlnách a působením tlaku větru do plachet z jedné strany a páky kýlu ze strany druhé se začne kroutit a ve spojení s přepážkami a výztuhami skřípat. Pravděpodobně nenajdete námořní plachetnici, levně vyráběnou ve velkých sériích z laminátu, která by alespoň trochu neskřípala už jako nová. To byste museli sáhnout mnohem hlouběji do kapsy a pořídit si za trojnásobnou cenu jinou značku. V případech starších lodí je pak kroucení trupu i vidět. Když se za plavby posadíte třeba v salonu, abyste měli dobrý výhled na dveře do sanitární buňky, pozorujte

relativní pohyb vlastních dveří oproti dveřnímu rámu. Pokud je neznatelný, je na tom loď ohledně tuhosti ještě dobře, pokud ale můžete pozorovat, že dveře „pochodují“ při každém zhoupnutí na vlně o jeden až dva centimetry oproti rámu, kupte si něco jiného, nebo žádejte podstatnou slevu na ceně. Taková loď už má nejlepší léta dávno za sebou.

Právo a zákony

Vždy byste se měli přesvědčit, jestli je prodávající opravdu jediným majitelem, že nabízená loď není například ve společném vlastnictví manželů, kteří se právě rozvádějí, nebo že na ni nemá právo ještě nějaká třetí osoba. Je třeba mít na paměti, že zápis do lodního registru má tutéž právní hodnotu jako zápis v pozemkové knize, proto byste se měli ujistit, že prodávající provedl výmaz, abyste si vy mohli loď do registru nově zapísat s uvedením, že je nyní vaším majetkem.

U lodí z druhé ruky se zpravidla neplatí žádná DPH. Komplikovanější situace s daněmi může nastat při koupi lodě ze zahraničí. V takovém případě bude asi nejlepší se obrátit na finanční úřad, respektive na Námořní úřad při Ministerstvu dopravy České republiky. Přitom je třeba dávat pozor na rozdílné předpisy. V Evropské unii musejí jachty vyhovovat certifikaci označované zkratkou CE, a loď která vyhovuje, je opatřena štítkem CE. I toto je podstatná věc, kterou si musíte při koupi ověřit. Mohou se také lišit bezpečnostní předpisy, třeba intenzita pozičních světel a jistištění rozvodu plynu bezpečnostním elektroventilem. Další záležitostí hodnou pozornosti jsou fekální nádrže. Ty jsou v EU povinné a existují výjimky jen pro sportovní plavidla vyrobená před rokem 1980, nebo pro plavidla z období 1981–2003, pokud jsou kratší než 11,5 m a ne širší než 3,8 m.

A ještě než podepíšete kupní smlouvu, měli byste se přesvědčit, zda jsou v ní uvedeny vady, zjištěné ještě před prodejem, jako je třeba osmóza trupu, a že je berete na vědomí. Jejich úplný výčet chrání jak vás, tak prodávajícího před soudními tahanicemi. Nechte se však odradit tím vším, co zde bylo uvedeno. Pocit, když budete poprvé kormidlovat vlastní loď, vám bohatě vynahradí všechny potíže a námahu s její koupí.

Text František Novotný
Foto archiv Yachtu

Inzerce



Wavy Boats
...s námi budete lepší...

Bohemia Marine



Wavy Boats s.r.o.

Telefon | +420 603 482 552, +420 603 814 506
Email | info@wboats.cz, www.wboats.cz

Bohemia Marine

Telefon | +420 605 294 983, +420 724 221 656
www.bohemia-marine.cz

Najdete nás v hale č. 2C

FOR BOAT

Těšíme se na vaši návštěvu.



Jarní Bretaň na Ovni 445

Po krásných zkušenostech z předchozí plavby po pobřeží severní Bretaně včetně Channel Islands jsme se rozhodli prozkoumat také jižní pobřeží Bretaně.



Vjezd do přílivového bazénu na Belle Ile en Mer

V podstatě jsme měli jen dvojí možnost vyplutí – buď z Brestu, nebo z La Trinité-sur-Mer. Nakonec vyhrál přístav Trinité, protože jsme měli čas pouze jeden týden. Doprava tam je dnes poměrně výhodná. Měli jsme letenku z Prahy s jedním přestupem až do Rennes, kde jsme si půjčili auto a přesunuli se do pěkného hotelku u Trinité v blízkosti starého keltského kultovního místa s řadami menhirů přímo za zdí. Tam jsme strávili příjemný večer a druhý den ráno se za mírně deštivého počasí přesunuli do Trinité.

Chvilku nám trvalo, než jsme našli příslušnou charterovou společnost, ale nakonec se to podařilo a nalodili jsme se na krásnou téměř novou Ovni 445. Tento typ lodí už jsem znal z předchozí přeplavby Atlantiku a totožný jsme měli také při dřívější plavbě po severním pobřeží. Hliníkový trup je velkou výhodou, protože je věčný a loď je vhodná i pro plavbu v ledech.

Její hlavní vlastností ale je, že má hydraulicky zdvihatelny kyl i kormidlo, a umožňuje tak za odlivu nasednutí na pláž. Což je spojeno samozřejmě s velkou atrakcí, ale v přílivových vodách také velikou výhodou. Šarpiový trup však rychlosti pravda nepřidá. Na rozdíl od předchozích modelů tato nová loď byla už vybavena elektrickými hydraulickými pumpami, zatímco u dřívějších lodí jsme museli kyl zdlouhavě ručně pumpovat.

S tím je spojena „žertovná“ příhoda. Před řadou let jsem vezl zcela novou Ovni 435 přes Atlantik pro firmu Kiriacoulis. Nové lodě vozím zcela pravidelně, ale málokdy jsem se setkal s takovou sérií téměř fatálních a opravdu nebezpečných závad, jako bylo tady. Začalo to tím, že jsme na dokončení lodí v přístavu Bormes les Mimosas u Toulonu čekali týden, než „hotová“ loď bude skutečně dodělána a schopna předání. Část posádky byla časově omezena a po týdnu už jim opravdu tekly nervy, proto jsem se dopustil chyby, které jsem později málem litoval. Když jsem přebíral po tom týdnu loď, našel jsem vodu ve stokách. Předávající technik mi řekl, že je tam voda od začátku, není jí moc a bude jen třeba ji pravidelně pumpovat. Pokud budu trvat na tom, že to mají řešit, půjde loď z vody a naše odplutí bude v nedohlednu. Vypadalo to tak, že bych nakonec na lodi zůstal na přeplavbu sám, takže jsem na to kývnul. Od první chvíle jsem hledal příčinu a postupně jsem rozebíral lodní podlahy od zádi směrem na příď a kontroloval obvyklé vstupy, kudy by tak loď mohla vodu nabírat. Mezitím jsme pluli Středomořím a u jižního Španělska se nám propadl dolů celý autopilot, který byl nedbale připevněný šrouby zespoda k palubě. Zajeli jsme tedy do přístavu Estepona, kde jsme to nechali opravit. V noci v přední kajutě, kde jsou lůžka jakoby na chodbičce – palandy nad sebou, se obyvatel spodní kóje rozhodl jít na toaletu a jak spustil nohy na podlahu, zjistil, že je po kolena ve vodě. Přední toaleta, jak se ukázalo pod čarou ponoru, propouštěla vodu v případě, že byla páčka posunuta směrem splachování. Ještě že ho jeho nutkání vyhnalo včas z postele – mohli jsme se potopit uprostřed přístavu a ani nevědět proč. To jsem ještě nevěděl, co nás čeká.

Vodu jsme vypumpovali, loď vyvětrali a s opraveným, zafixovaným autopilotem jsme pokračovali dál. Stále jsem marně hledal místo, kudy prosakovala voda do lodí. Mezitím jsme měli krásný zážitek, který už se nikdy neopakoval. Pod klidnou hladinou západního Středomoří



Noční přístav na Belle Ile en Mer

jsem asi čtyřikrát potkali vzácný úkaz – obrovskou rybu-nerybu – měsíčníka svítivého (Sunfish), který na nás jakoby mával svou podivnou hřbetní ploutví. Nechal nás se přiblížit až na dva tři metry, pak vždy důstojně zmizel v hlubinách. Dopluhi jsme až na poslední zastávku před širým Atlantikem do Mindela (Cabo Verde). Pak jsme se pustili na cestu přes samotný Atlantik, a když jsme byli den a půl na západ od Kapverd, najednou koukám jako blázen, od stěžně dopředu vlaje přední stěh s rolfokem a celou kosátkou. Všechno drží jen otěže. Naštěstí jsme jeli na zadní vítr, takže se stěžen neskácel. To bychom měli asi podstatně vážnější problém. Pomocí otěží a rolfoku jsme přitáhli stěh zpátky. Nakonec se nám jej podařilo přitáhnout až k původnímu kování, provizorně přivázat silným lanem, srolovat kosátku a posléze jsme z jiného místa na lodi sebrali náhradní čep, kterým jsme patku stěhu uchytili do původního kování a tentokrát – na rozdíl od profesionální loděnice – řádně zajistili. Samozřejmě, že to byla opět moje chyba, že jsem si chybějící závlačky v kování nevšiml včas při přebírání lodě. Mezitím jsem stále hledal příčinu vody v lodi, až jsem rozebral celou přední koupelnu s jejím krásným teakovým ostěním, odmontoval záchodovou mísu, až jsem se dostal ke skříni ploutve a tam jsem to našel: jedno z malých montážních okének cca 5x3 cm, které bylo ve skříni pod čarou ponoru,

mělo být uchyceno pevně čtyřmi šrouby s jisticími podložkami, a pod ním mělo být gumové těsnění. „Pečlivý“ dělník v loděnici tam zapomněl dát těsnění a víčko přichytil pouze dvěma šroubky zjevně dotaženými jen rukou bez podložek. Kdyby se to někde uprostřed Atlantiku uklepalo zcela, tak bychom se potopili a nikdy bychom nevěděli proč – pokud bychom to ovšem přežili. Tolik ke kvalitě práce této francouzské loděnice a jinak opravdu krásné, velmi promyšlené a dost drahé lodí.

Po převzetí lodě jsme vypluli dolů po řece Cra-c'h a vyhledali první kotviště u vnějšího mola v Port d'Argol, na ostrůvku Ile d'Hoedic. Ráno jsme vyrazili směrem k Lorientu se zastávkami v Port Tudy na Ile de Groix a v Bénodetu. Lorient sám o sobě byl za války kvůli jedné z hlavních ponorkových základen německé Kriegsmarine zcela zničen bombardováním, zatímco velké ponorkové bunkry to vydržely bez podstatnější újmy. Z Lorientu se ale potom stalo jedno z velkých center závodního jachtingu. Jsou zde k vidění mnohé slavné lodě a mimo jiné je tady také velké muzeum včetně vzpomínky na proslulého Érica Tabarlyho. Mnohé z jeho šesti slavných PEN DUICKŮ jsou tu pravidelně k vidění.

Já osobně jsem potkal kdysi na Antarktidě v zátoce u ukrajinské polární základny Akademik





Řeka Odet

Vernadskij loď PEN DUICK VI. Dokonce jsem byl požádán, abych vyšetřil jeho mladou kapitánku (nikoli jako gynekolog, ale jako všeobecný lodní lékař), protože mladá dáma se z nějakého důvodu chtěla dostat z lodi pryč a vymyslela si, že má zánět slepého střeva. Když se dostavila na naši loď BOULARD k vyšetření, tak ve chvíli, kdy se z dinghy s cigaretou v ústech svižně vyhoupla vlastními silami přes bok lodi až nahoru a přeskočila reling, mi bylo jasné, že zánět pobřišnice ani akutní apendicitidu nemůže mít. Zjevně jsem ji zklamal, takže o pár dní později se nechala zodiakem dovézt na americkou polární stanici Palmer's s kompletním nemocničním vybavením. Tam ji opět zklamali a její diagnóze nevyhověli. Později jsem se dozvěděl, že při plavbě zpět se nechala z PEN DUICKU VI odtransportovat helikoptérou s údajnou apendicitidou do Port Stanley na Falklandech, ale opět jí nic neoperovali. Asi v tom byly nějaké partnerské problémy na lodi.

Ale zpět do Lorientu. Hlavní atrakcí, kromě několika superzávodních speciálů, byla návštěva ponorkových bunkrů v Keromanu. Vzali jsme si na cestu dinghy (mimořadně opatřenou elektrickým ekologickým outboardem, který nás prakticky stále někde nechával viset, ale mohli jsme vplout přímo do krytého doku a potom projít celou základnu, což bylo pro nás, milovníky literatury faktu, mimořádně zajímavé).

Po jako vždy skvělé večeři v restauraci jsme druhý den ráno vyrazili na plánované proplutí přílivové říčky Odet až na předměstí města Qimper. Cesta byla krásná, okolí toku je lemováno nádhernými francouzskými vilami a zámečky, občas zde kotví historické plachetnice a celé to působí neobyčejně malebným dojmem. Samozřejmě, že se musí cesta velmi dobře vypočítat podle přílivových tabulek, protože za odlivu koryto řeky zcela vyschne. S naším zatažitelným

kýlem jsme sice mohli sednout na dno, dobrodit se bahnem na břeh by však asi bylo dost těžké. Ale povedlo se a o večeři objednanou v michelinské restauraci v Qimperu obdařenou dvěma hvězdami jsme našťastí nepřišli.

Druhý den jsme si to s odlivem namířili zase na volné moře, tentokrát na ostrůvky Ile Saint-Nicholas, kde jsme našli kotvení na bóji za celkem slušného krytí. Toho dne jsme večeřeli na lodi díky



Vjezd do řeky Odet

zásobám kvalitních potravin, jaké se dostanou koupit snad jen ve Francii, a pochopitelně potřebné zásobenému lodnímu sklepu. Druhý den jsme zajeli na předem vyhládnutou pláž, abychom si konečně za dne vyzkoušeli nasednutí lodě na dno. Zakotvili jsme tedy na závětrné pláži, vypumpovali kýl i kormidlo a čekali jsme, až si loď sedne. Je to velmi zajímavý zážitek komplikovaný jedinou věcí, že poměrně dlouhou dobu z evidentních důvodů nespáchují lodní toalety. Tedy pokud si nevyberete na místo nasednutí zrovna izolované skalisko.

Na poslední večer jsme připluli do přístavu Le Palais na ostrově Belle Ile en Mer, kde jsme kupodivu celkem bez problémů našli kotvení u mola, a věnovali se opět slavné francouzské gastronomii s příslušnými nápoji. Dle mého názoru v těchto dvou oborech Francie nemá konkurenci nikde na světě, ale je to jen můj subjektivní dojem a srdeční záležitost.



Ovni 445 na Ile Saint-Nicholas

Další den jsme už jen připluli do Trinité, vyvázali loď na původním místě, bez zbytečných formalit za vzájemného respektu předali loď, nasedli do aut a odjeli na letiště směr domů. Celý výlet měl mnoho kladů, krásná loď, krásné přístavy, ostrůvky, nasednutí na pláž, vzhledem k jarnímu termínu dlouhý den, úžasná gastronomie, spousty toho nejlepšího vína. Jediné, co chybělo zcela paradoxně pro tuto část světových moří, byl vítr. Celou dobu jsme plachtili asi dvě hodiny, jinak se jednalo o motorsailing. Ale vášnivý plachetní purismus už mám léta za sebou, a pokud bych si měl vybrat mezi žádným větrem a nějakým bojem s živly, tak si skromně vyberu to první.

Text a foto Igor Piños
Foto z dronu Zbyněk Ságner
www.pinos-yacht.cz

inzerce



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

PIÑOS YACHT

NÁMOŘNÍ JACHTING

- **AUTORIZOVANÝ PRODEJ LODÍ**
ZASTUPUJEME NEJVĚTŠÍHO DEALERA V EVROPĚ
NEJKOMPLEXNĚJŠÍ NABÍDKA NA TRHU
- **FINANCOVÁNÍ Z CHARTERU**
ZARUČENÝ VÝNOS - ŽÁDNÉ KAMPELČKY
- **JACHTY A KATAMARANY**
BAVARIA, DUFOUR, BENETEAU, JANNIEU,
ALUBAT LAGOON, FONTAINE PAJOT
- **KAPITÁNSKÉ ZKOUŠKY**
MDCR
- **CHARTER - NA CELÉM SVĚTĚ**



IGOR PIÑOS
 ZNÁME CO PRODÁVÁME - UŽ 25 LET!

VÝHRADNÍ ZÁSTUPCE



Kapverdy



São Tiago, Taraffal

Cabo Verde nebo ostrovy Zeleného mysu. Tak se jmenuje souostroví v Atlantiku vzdálené přibližně 570 km od afrického Dakar. 10 sopečných ostrovů a 8 menších ostrůvků na rozloze asi 4 000 km čtverečních bylo v 15. století objeveno portugalskými námořníky. Podle polohy se rozdělují na Barlavento – návětrné ostrovy: Antao, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal, Boa Vista; a Sotavento – závětrné ostrovy: Maio, São Tiago, Fogo a Brava.

Přírodní pestrost ve formě hornatých a zelených ostrovů v kontrastu s ostrovy plnými saharského písku v kombinaci s přátelským místním obyvatelstvem je zajímavá pro každého cestovatele. Tuto africkou krajinu se vydali poznat jachtaři ze Slovenska a Čech v čele s nerozlučnou skipperskou dvojicí Tomáš Chudík a Milan Stehlík.

Ani pohled z letadla na nocí zahalené ostrovy Capo Verde nenapovídá nic o tom, do jaké země přistáváme. Z ptáčích perspektiv vidíme osvětlená města a kotvící námořní lodě před přístavy. Jízda taxíkem z letiště na ostrově Sal do přístavu Palmeira dává tušit, co nás čeká při východu slunce. Měsíční krajina či Mars? Všude je písek

nebo tmavočervená sopečná drť, z níž sem tam roste nějaká zeleň. Vystupujeme z taxíku v přístavu, a pokud někdo čeká marinu a v ní přivázané lodě k molu, tak je na omylu. Mobilní data jsou vypnutá pro vysoké poplatky, a tak WhatsApp kontakt na base manažera Russa z charterové společnosti zůstává nevyužitý. Podřímujeme na své lodi, ale čeká nás, pokřikem z břehu ho přivoláme. Přijede na jednom ze svých dřevěných člunů, které se houpou u betonového mola, kde bývá každé ráno rybí trh. S úsměvem se vítáme a veze nás na naši loď Beneteau 50, která na nás čeká v zátoce na bójce.

Ráno vstáváme za východu slunce. Krásná zátoka s plachetnicemi na bójích je to, co nás napl-

ňuje energií při ranní kávě na palubě. A už je to tu... Svěží mořský vzduch, vůně kávy, východ slunce, houpání lodi, vítr zpívající ve stěžních... Dopolední přípravu lodě, nákupy, snídani i registraci na policii zvládáme s Russem ve stylu „no stress“. Na břehu v přístavu se ráno setká celá komunita obce a čeká na příjezd rybářů. Jejich příchodem se břeh mění na rybí trh, kde si místní kupují stravu. Ryby a zelenina zde tvoří 90 % jídelníčku. Samozřejmě že jsme tu jediní běloši, a proto jsme středem pozornosti. Zdejší obyvatelé nám chtějí prodat snad úplně všechno, mají množství suvenýrů z ebenového dřeva, trička, náhrdelníky, šátky, kšiltovky a mnoho jiného. Všude rezonuje oblíbený motiv Kapverdských ostrovů: „No stress.“

Před vyplutím ještě nad námořními mapami rychle zkontrolujeme předpověď počasí a přibližně naplánujeme trasu na celý týden. Na nic nečekáme a už jsme na naší první etapě do 12 Nm vzdáleného městečka Santa Maria. Ceny v tomto letovisku jsou dvojnásobně vyšší než v ostatních částech ostrova Sal. To znamená takové evropské. Všude jinde se dá najít kvalitně a velmi levně. Od vystoupení z dinghy na molo začíná rituál, jaký jsem už zažil v Kari-biku: Někdo z místních se postará o člun, někdo ti chce ukázat město, někdo prodat suvenýry, někdo i povozit na lodi. Nejen Kapverdáné, ale i Senegalec se zde živí prodejem a průvodcovskými službami, obchody a podniky tady však mají i Evropané. Několik kilometrů dlouhé písčinné pláže s krásnými vlnami a stabilním větrem – ráj pro všechny, kdo mají rádi surfing, kiting, vítr ve vlasech a písek na nohou. Pivko u italského barmana si vychutnáme před dlouhou etapou na São Tiago.

Vstáváme brzy a ještě za tmy vytahujeme kotvu, nastavujeme kurz a pod krásnou skoro rovníkovou noční oblohou se vydáváme na víc než 100 mil dlouhou etapu na ostrov São Tiago. Noční obloha na Kapverdách je zcela jiná, než jak ji známe v našich zeměpisných šířkách. Kdo se občas podívá na hvězdy a také nad nimi přemýšlí, uvidí ten rozdíl. Jiná souhvězdí, jiné planety, jiná viditelnost. Východ slunce je rychlý, bez dlouhého rozbřesku. Když slunce začne



Rybáři na São Tiagu

ohřívat vzduch, máme Sal daleko za zády, pouze v dálce na levoboku se rýsuje v oparu Boa Vista a i ta se po čase ztratí a jsme na moři sami, obklopeni pouze vlnami. Po čase za námi připlují delfini, ukážou svá akrobatická čísla a kolem oběda potkáme velký houf, možná více než 50 delfinů, kteří se vyhrívají na hladině.

Rado chodí dopředu na příď a sleduje obzor, jako to kdysi dělávali námořníci, kteří s pokřikem „zem na obzoru“ hlásili dlouho očekávanou pevninu. Jako naschvál se mu stane, že když si jde zdímnout, ostrov São Tiago se objeví v podve-

černých paprscích. A západ slunce zvýrazní sopku Fogo v červených barvách. Noční kotvení před městečkem Tarrafal zvládáme s rutinou.

Rybáři vracející se na barevných člunech ráno z moře jsou klasickým koloritem ostrovů. Vyta-hují lodě na břeh a kolem nich se trouse domo-rodci, kteří nakupují jejich čerstvé úlovky. My míříme do hor Serra Malagueta. Hned za městem si prohlédneme věznici – koncentrační tábor, ve kterém zde až do roku 1974 drželi politické vězně a odpůrce režimu. Stavba, kterou si trestanci museli postavit sami vlastníma rukama,



Poušť na ostrově Boa Vista



Těžba soli na ostrově Sal

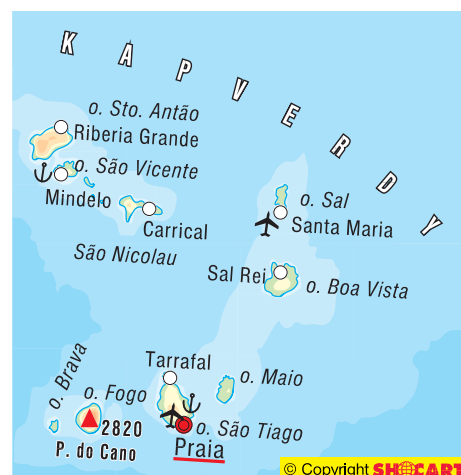
je dnes muzeem, silně na nás zapůsobí. Necháme se autem vyvézt skoro až na hřeben hor a odtud se vydáme po klesající cestě s krásnými výhledy. Jakoby o sto let zpátky vypadají obydlí domorodců a jejich život. Smějící se na nás mávají, bosí běhají kolem nás. Ve dvorech hýkají osli, kvičí prasata, kohouti sedí na stromech a někde je slyšet bučení krav. Na strmých úbočích, v těžkých podmínkách vysázená kukuřice roste ve stínu banánovníků.

U jednoho obydlí, které má stěny z bambusu a střechu z plechu ze sudů, nás zastaví černoch a pozve nás na pivo. Z tohoto příbytku se vyklube místní bar. 8,5% pivo v horku dělá své a bavíme se vesele s domorodci. Hrajeme stolní fotbal s mladými černochy a děti si k nám dokola chodí pro lízátka, které jim Rado kupuje. Rozdá jim neuvěřitelných 35!

Sestupujeme údolím v suchém řečišti, kde v období dešťů teče voda. Domorodci se v tomto terénu pohybují rychleji než my v trekové obuvi, a když nás obíhají, vesele nám mávají. Na konci doliny v malém městečku počkáme na našeho taxikáře a míříme zpět do Tarrafalu.

Vystupujeme z auta v centru, kde se koná velký trh. Je tam snad veškeré obyvatelstvo města. Na zemi a v různých jednoduchých stáncích prodávají místní své zboží. Oblečení, bižuterii, věci do domácnosti, úplně všechno. V jednom

ze stánků se dobře najíme a celodenní toulání ostrovem postupně přejde do podvečerního oddechového módu. Koupeme se v moři a vyhríváme na slunci. Pivem splachujeme únavu a na wifi vyřizujeme korespondenci s domovem, kontrolujeme předpověď počasí a pomalu se nám v hlavě rýsuje další postup naší plavby. Při zapadajícím slunci se zas objeví kouzelná sopka Fogo, jako by nám chtěla dodat energii do povětrnostně náročné etapy na ostrov Boa Vista. Už nečekáme na budíček a vstříc noci vytahujeme plachty, aby nás hvězdy vedly za naším cílem. Zpěněné hřebeny vln začínají smáčet naši příď i kosatku.



Spát zapřený nohama o bok lodi v kajutě během plavby na plachty a ve vlnách chce určitou rutinu. Je třeba si zvyknout na ne vždy pravidelné poskakování lodě a v takové poloze nabrat energii do služby na palubě. Východní vítr není pro nás zcela příznivý, pouze pomalu se odklání od pobřeží São Tiago, chvíli máme na kurzu ostrov Maio. Naši trasu v dálí křížuje jeden z mála trajektů, co jezdí mezi ostrovy. Vítr nám začne přát a přichází více ze severu. To nás postupně otáčí správným kurzem na Boa Vista. Služby na palubě se střídají, až přichází východ slunce. Při focení tohoto vždy krásného momentu, v náklonu a za skákání přes zpěněné vlny, se trhá otež geny. Oprava nezabere mnoho času, ale už jsme všichni nahore. Během dne se u kormidla střídáme a každý dospíváme svůj deficit z předešlého dne a noci. 97mílová etapa končí na ostrově Boa Vista před plážemi Santa Monica. Zcela prázdné pláže vytvořené navátým saharským pískem z dálky oslepují svojí bílou barvou na azurovém pod-



Vrak Santa Maria na ostrově Boa Vista

kladu moře. Dáváme si polední přestávku s koupáním a plaváním na pláž. Bělostné pláže obdivujeme také během tříhodinové plavby kolem pobřeží do Sal Rei.

Další den měníme loď za terénní auto, námořní mapy vyměníme za mapu ostrova a jdeme zkoumat, co příroda nadělila Boa Vistě. Návštěva vraku lodi Santa Maria na severním pobřeží ostrova je pro nás zároveň i školou jízdy v pískových dunách. Míříme do středu ostrova, kde se nachází zóna písku, taková malá Sahara o ploše 10krát 5 km s pískovými dunami. Auto necháme na kraji a pěšky se vydáváme po dunách na průzkum. Zjišťujeme, že i zde by se dalo snadno zabloudit. Pokračujeme dál, autem se přesouváme po cestách z kamenných kostek zaprášeným vnitrozemím ostrova, kde je jen jedna vesnice, a ta vypadá jako z filmu Tenkrát na západě. Pivo nám přijde vhod i rozhovor s domorodci ve stylu „no stress“. Normální cesty k pobřeží nevedou, všude jsou jen vyjeté koleje od aut a čtyřkolek. Stát na vysoké duně nad příbojem oceánu, kde vidíte nalevo i napravo dlouhé kilometry bílých pláží, je neopakovatelné. Koupeme se ve vysokých vlnách. A ještě jedna jízda v terénním autě po pískových dunách a míříme zpět do Sal Rei. Tam si dáme večeři na náměstí, nakoupíme proviant na loď a jako obvykle kontrolujeme předpověď počasí. Výsledek: příchod silného větru spojeného s vysokými vlnami. Jak dál v naší expedici? Rozhodnutí padne ráno, je třeba si užít večer a dobře se vyspat.

Podle předpovědi by závěr naší plavby mohl být nebezpečný. Vítr 40 uzlů a na otevřeném moři až pětmetrové vlny. Nutí nás to urychlit naši poslední etapu zpět na ostrov Sal. Uděláme si vydatnou snídani a zvedneme kotvu. Vítr mírně z východu je příznivý, plavba ubíhá rychle, kormidluji skoro nonstop, abych přelavbu přes zvedající se vlny optimalizoval. Bavíme se tradiční hrou: Když překročíme sedmiuzlovou rychlost, nalévá se runda rumu. Po 10 hodinách plavby v silícím větru přivazujeme loď na bójce v Palmeiras a vítáme se s Russem. Pečená ryba a mořské speciality s vínem z Foga si dáváme k večeři.

Další den ráno si dohodneme auto s řidičem a vyrážíme do měsíční krajiny Salu. Sopečný kráter Salinas de Pedra de Lume je přírodním úkazem, kde se do původního kráteru sopky trhlami dostává mořská voda. Na dně krá-



Domorodkyně se suvenýry

teru se voda odpařuje a zůstává mořská sůl, která se zde převážně ručním způsobem již dlouhá staletí těží. Slaná mořská voda je také využívána pro rehabilitační účely, má podobné vlastnosti jako voda v Mrtvém moři.

Baia da Parda je zátoka s mělkou vodou, kde se příboj láme daleko od břehu a rádi se tady vyhřívají žraloci. Jít do vody po kolena, kde nám mezi nohy plavou žraloci, je napínavý zážitek. Autem se přesouváme do letoviska Santa Maria, kde jsme už kotvili na začátku naší expedice. Na návětrné straně ostrova využívají silný vítr a vlny kitesurfaři, windsurfaři a surfaři. Množství barevných padáků létá vzduchem, až se divíme že se nesrazí, je jich tam snad sto. Na plážích Santa Marie jsou vysoké vlny, dobře, že jsme tu nezůstali kotvit na noc.

Den zakončíme v Palmeiras v „našem“ baru večeři – mečounem na grilu. Sobota je už opravdu odpočinková. Jdeme se podívat na Buraconu – mořské oko, přírodní úkaz v trhlínách skalnatého pobřeží. Čeká nás večerní hostina, kterou pro nás objednal Russo, a pak ještě za tmy odjíždíme na noční zpáteční let do civilizované Evropy. Na Kapverdy se ještě určitě musíme vrátit...

Text a foto Tomáš Chudík
www.samosailing.eu

inzerce

XCS

Excess

excess-katamarany.cz



OFFICIAL DEALER

fas yachting
prodej lodí a příslušenství

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

fasyachting.cz



ABY VÁM NA LODI CHUTNALO / 60.

Linguine s krevetami

Linguine jsou italské těstoviny širší než špagety, které pochází z oblasti Ligurie. Nejsou však tak široké jako fettuccine. V doslovném překladu z italštiny se jedná o „malé jazýčky“ a nejčastěji se podávají s mořskými plody nebo pestem.

Suroviny na 4 porce:

- 500 g čerstvých linguine
- 300 g krevet
- 150 g cukety
- 250 g rajčat
- 2 červené cibule
- 2 stroužky česneku
- 1,5 lžičky mletého chilli
- sůl, pepř, petrželka
- olivový olej

Těstoviny uvaříme v osolené vodě tak, aby byly al dente. Vodu si necháme na zředění omáčky. Na olivový olej dáme najemno nakrájenou



BLUE RENT

Na cestách jako doma!

Inzerce

ETRVSCO

PRONÁJEM
od 1 290 Kč/noc

WESTPAUL

PÖSSL

Concorde
REISEMOBILE AUS LEIDENSCHAFT

PRODEJ • SERVIS PRONÁJEM

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

www.bluerent.cz



cibuli, cuketu na plátky, krevety, osolíme, opepříme, přidáme chilli a restujeme cca 2 minuty. Následně přidáme česnek na 5 sekund a zarestujeme. Přilijeme vodu z těstovin přisypeme rozpůlená rajčata. Povaříme, na závěr přidáme petrželku a servírujeme.

Doporučujeme podávat se suchým bílým nebo růžovým vínem. Z italských vín bychom sáhli například po odrůdě Verdicchio, která dává svěží vína s vyšší kyselinou a citrusovými tóny. Z řeckých vín bychom zvolili Assyrtiko díky jeho minerálnosti až slanosti, která výborně podtrhne chuť krevet.

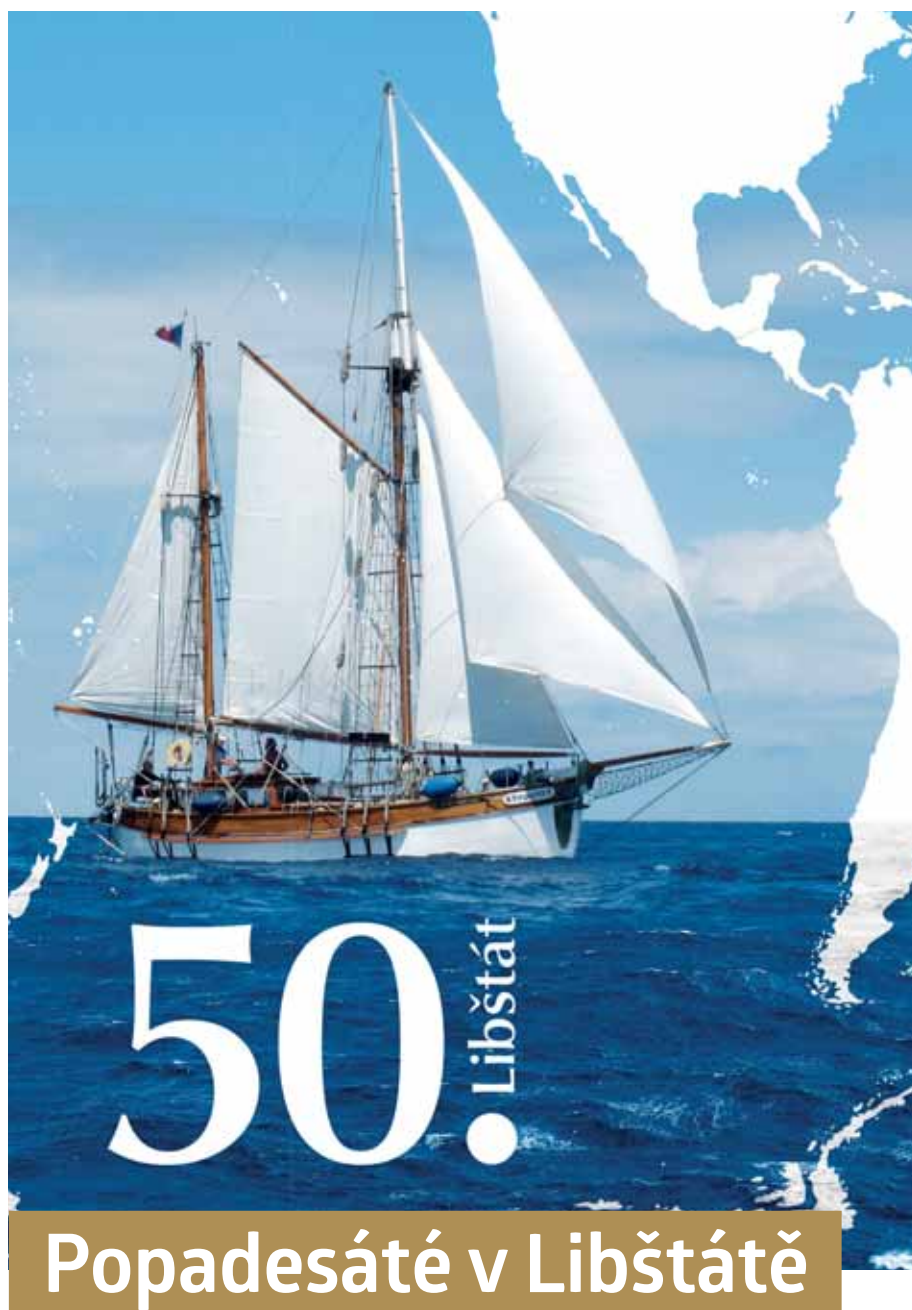
Dobrou chuť přeje ALTUMARE.

Text Michaela Kapičková

Foto Michal Mlejnek

www.altumare.cz





Zní to až neuvěřitelně, ale 8. února se v Libštátě již popadesáté uskutečnilo setkání jachtařů. A bylo opravdu významné! Na pódiu nechyběl téměř nikdo z legendárních osobností českého námořního jachtingu. Vyprávění z plaveb mnohých z nich pravidelně nacházíte na stránkách YACHTU.

Bylo mi ctí se všemi těmito skvělými jachtaři a námořníky stát na jednom pódiu, z rukou starosty Libštátu převzít pamětní medaili a podílet se na speciální publikaci k tomuto výročí. Knížka obsahuje zprávu o libštátském příběhu, seznam všech, kteří v Libštátě vystoupili, fotografickou dokumentaci, stručnou historii námořního jachtingu v Čechách, medailonky vybraných nežijících jachtařů, výběr slavných českých lodí, přehled významných plaveb a událostí v českém námořním jachtingu a příběhy a eseje všech, kteří přispěli.

Celá akce začala již v pátek v podvečer neorganizovaným setkáním v prostorách SD Libštát. K poslechu, zpěvu a tanci hrála country kapela jachtaře Karla Eliáše a promítaly se

Organizační tým v čele s Jaroslavem Berntem odvedl obrovský kus práce, když dokázal pozvat všechny tyto osobnosti českého námořního jachtingu od pamětníka Oldřicha Karáska přes Richarda Konkolského, Rudolfa Krautschneidera, Petru a Jiřího Denkovy, Miroslava Račana, Františka Novotného, Karla Zítka, Jaroslava Ročáka, Zdeňka Davidka, Libuši a Karla Hauschke (Kokšovy), Jaroslava Havelku, Zdeňka Sünderhaufa, Jiřího Albrechta, Petra Ondráčka, Igora Piňose, Davida Křížka, Josefa Dvorského, Zdeňka Žižku, Daniela Bínu, Zdeňka Teubnera, Pavla Kocourka až po Martina Dolečka.



Na pódiu se v Libštátě sešly všechny legendární osobnosti českého námořního jachtingu.

jachtařské filmy. V sobotu pak kromě slavnostního ocenění legend českého námořního jachtingu proběhly prezentace a rozhovory se všemi pozvanými výše zmíněnými hosty.

V libštátském kině se mezitím promítaly filmy a prezentace z nejzajímavějších akcí roku 2019: například Druhá česká sólo plavba kolem světa Marina Dolečka, Nord West Passage Jirky Denka a Mirka Račana, Země Františka Josefa Zdeňka Žižky, Úspěchy českého regatového jachtingu 2019...

Od 20.00 hodin následoval Velký námořnický bál. K tanci a poslechu hrála kapela Kaleidoskop. Libštát tentokrát opravdu praskal ve švech – plno bylo v hlavním sále, v kině i v restauraci. 51. setkání jachtařů v Libštátě se bude konat 13. února 2021, poděkování patří všem organizátorům této významné akce, a především Jaroslavu Berntovi.

Text Eva Skořepová

Foto Olga Müllerová a Igor Janíček



Na pódiu předal člen VV ČSJ Zdeněk Sünderhauf čestné ocenění zakladateli akce Milošovi Havlíčkovi a pořadateli a hlavnímu organizátorovi libštátských setkání Jarndovi Berntovi. Úspěšné akci tleskají také Richard Konkolski nebo David Křížek.



Rudolf Krautschneider, jedna z legend českého námořního jachtingu



Dlouholetý spolupracovník YACHTU František Novotný



Petra, Hanička a Jiří Denkoví, kteří na své plachetnici ALTEGO II plují zejména do polárních oblastí.



Libuše a Karel Hauschke (Kokšovi), kteří strávili 50 let života na plachetnici. V Libštátě se představili vůbec poprvé.

Historie libštátského jachtingu

Začalo to v hospodě u rumu. V roce 1967 sedělo pár vesnických kamarádů v libštátské hospodě, klábosilo a pilo rum. Ve chvíli mlčení jeden z nich poznamenal: „To už jsme jako námořníci s tím rumem, akorát nemáme loď.“ „Tak ji postavíme,“ pravil druhý. Tak jo, pravili všichni jako jeden muž a vesnické furiantství začalo pracovat.

Tříčlenná parta – bratři Zdeněk a Miloš Havlíčkové a Zdeněk Netřebek, z nichž už žije pouze jeden, si sehnala plány stavby lodě typu Zoška z Polska a s pravým českým

fištrónem během jednoho roku postavila legendární ACHÁT, který získal jméno polodrahokamu, nacházejícího se na svazích blízkého Kozákova.

Při stavbě jim bylo dobré leccos, na madla byla použita trubková držadla, stejně jako elektrické rozvody a další nedostatkový materiál z likvidovaného autobusu, o kompas obrali letadlo Messerschmitt. Divadelní kukátko dostalo zcela jinou náplň – změnilo se na náměrový kompas, prostě pomáhali si všelijak. Výsledkem byla téměř sedm metrů





SAYONARA a Jaroslav Bernt

dlouhá námořní jachta určená pro čtyři námořníky, pevná a spolehlivá, která od roku 1969 plula po mnoha evropských mořích a nikdy svou posádku po všechna léta služby na moři nezklamala.

Ta první plavba ACHÁTU byla dost kuriózní – kdepak by tihle nadšenci věděli něco o námořní navigaci, meteorologii, námořních předpisech a dalších vědomostech, které nyní už musí každý jachtař znát. Loď pokřtili na libštátském koupališti, vlakem ji dopravili do Jugoslávie a podle mapy školního atlasu se vydali do Řecka. Dopluhi tam a dokázali se vrátit. Jak se jim to podařilo

s minimálními znalostmi, není dodnes jasné. Zřejmě jejich nadšení ocenil Neptun a přihrál jim celé hrsti štěstí. V tomto roce se na ACHÁTU vystřídalo několik posádek, a tak se začala psát historie libštátského jachtingu.

ACHÁT už se zkušenější posádkou se statečně popral s bouřemi na Baltu v roce 1985 při cestě do Helsinek, i když při ní docházelo také k zajímavým situacím. V noci vplul ACHÁT do rybářských sítí, takže nezbylo nic jiného, než je rozříznout a poté svázat. Zdeněk Netřebský zase v domnění, že se spletli v navigaci, odmítl jet na „nějaký pustý ostrov“ atd. Helsinský přístav zdraví všechny

jachtaře vlajkou jejich země a posádka nejprve viděla suchozemci vyvěšený polský symbol, protože správce přístavu se prostě spletl. Trošku mu trvalo, než našel ten správný červenomodrobílý pruh látky.

O rok později vyrazil ACHÁT už s ostřílenými námořními vlky do Osla, do nejsevernějšího bodu ve své historii. A opět plavbu úspěšně zvládl. Brázdil několikrát i vlny teplejšího moře – Středozemního. Na jeho palubě se připravilo na daleko delší plavby mnoho českých jachtařů. Přinášel radost těm, kteří díky němu propadli moři, i těm, kterým neučarovalo a přineslo zase defini-



tivní rozhodnutí, že mořská hladina není zrovna jejich šálek čaje.

Posádky si užívaly spolehlivost lodičky, ale nevyhnuly se ani mnoha kuriózním situacím. Třeba když němečtí policisté zjistili, že ACHÁT nemá vyvěšenu vlajku hostitelské země a odmítli loď pustit z přístavu. A tak se Josef Kinský bez znalosti jediného německého slova vydal do vnitrozemí a přinesl hned tři. Po skončení této plavby jsme odváželi ACHÁT i jeho sesterskou loď MARIU ANNU domů, jenže v Hoyeswerdě jsme kvůli rekonstrukci silnice poněkud zabloudili a ve tři ráno šel opět Pepa burcovat německé policisty, aby nám pomohli.

Zavedli nás ke klenutému mostu, o němž jsme nebyli přesvědčeni vzhledem k výšce nákladu, že ho podjedeme. Německý policista si stoupl za most, rozsvítil pendrek a auto se dvěma loděmi navigoval. Když jsme projeli, utřel si zpoceně čelo.

Nebo třeba zážitek, kdy němečtí policisté zavřeli Josefa Bažanta a Janu Eichlerovou do cely v domněnku, že chtějí jet do zakázané zóny. Jejich tři děti zatím čekaly v autě. Nebo když Josef Bažant vplouval do Moritzdorfu, kde se v mělkém přístavu napájeli koně. Hulákal na celý přístav: „Sundejte ty plachty nebo zajedu koně!“



ACHÁT

Historie v datech

1968 – bratři Havlíčkové a Zdeněk Netřebský zahájili stavbu námořní jachty podle polské konstrukce Zoška. V téže roce byla loď dokončena a nazvána ACHÁT. Křest proběhl na libštátském koupališti. Na plachtě má číslo 29.

1969 – první námořní plavba Achátu z Jugoslávie do Řecka a zpět podle mapy ze školního atlasu.

1970 – ustaven jachtařský oddíl TJ Jiskra Libštát, do kterého se začali hlásit i přespolní z Liberce.

1970 a 1971 – plavby ACHÁTU na Máchově jezeře, střídaly se posádky přátel a budoucích jachtařů. V Libštátě se uskutečnilo první celostátní setkání námořních jachtařů.

1974 a 1975 – plavba ACHÁTU na Greifswaldské zátocce, část posádek absolvovala praktické školení pro kapitánské zkoušky.

1976 – ACHÁT na Jadranu v Jugoslávii, posádky se střídaly v termínech dohodnutých v zimě.

1977 až 1990 – ACHÁT střídavě na Baltu a v Jugoslávii.

1985 – plavba členů oddílu na ACHÁTU do Helsinek.

1986 – kurz námořního jachtingu a příprava ke zkouškám, zkoušky pak v dubnu roku 1987 úspěšně složili další kapitáni. Kurz se opakoval ještě v roce 1988 se stejným výsledkem. Plavba členů oddílu na ACHÁTU do Osla.

1988 – výstava v semilském muzeu k 20. výročí zahájení výstavby první klubové lodi ACHÁT.

1990 – Plavba členů oddílu na ACHÁTU na Bornholm.

1991 – založení TJ Jachting Libštát oddělením od TJ Jiskra Libštát.

1992 – historicky první plavba z Livorna do Barcelony s pouze ženskou posádkou.

1995 – J. Bažant začíná s rekonstrukcí ACHÁTU.

1998 – většina členů Jachtingu Libštát absolvovala kurz pro radiotelefonisty a zkoušky složila na ministerstvu dopravy, dokončena rekonstrukce ACHÁTU, který byl dopraven na Lipno.

2000 – účast Richarda Konkolského na celostátním setkání jachtařů v Libštátě.

2005 – každoročně je organizován tábor pro děti spojený s jachtařským výcvikem.

2008 – na Orlíku se uskutečnil první prázdninový tábor pro děti s jachtařským výcvikem.

2010 – zahájení plavby Jaroslava Bernta kolem světa.

2012 – dokončena loď Petra Havlíčka, původně klubová. Na její dostavbu přispěl finančně po souhlasu členské schůze také Jachting Libštát.

www.jachting-libstat.cz

Když jsme mohli dál než na Greifswaldskou zátoku, vyplul ACHÁT do Dánska. Jana Eichlerová pečlivě navigovala – až uslyšela od kapitána Josefa Bažanta: „Vyflákní se na to, Dánsko je doprava.“ Historky by nebraly konce a všichni, kteří kdy na jeho palubě stáli, si je vždycky rádi vypravují.

Jenže pak ACHÁT začal stárnout. Jeho dřevěné části podléhaly zubu času, začalo v něm být víc mořské vody, než je v každé lodi zvykem. Statečná lodička, na níž se vyučilo tolik námořníků, stála smutně v libštátské loděnici přikrytá plachtou a pomalu odcházela ze světa. Nikdo už o ni nejevil zájem, dokonce se objevily návrhy na její likvidaci. Jenže pak při jednom setkání jachtařů dal liberecký Josef Bažant nalít několik rumů představitelům oddílu a pronesl historickou větu: „Chlapi, dejte mi ACHÁT a já ho dám do pořádku.“ Hoši po sobě pokukovali a pak si pláclí. ACHÁT stál korunu, aby bylo předpisům učiněno zadost, změnil místo pobytu na Liberec, kde na Josefově zahradě stál tři roky. Po celou tuhle dobu dostával nové dřevěné části vyráběné na koleně, získal nový nátěr, nové bylo i vnitřní vybavení, a hlavně obdržel nové plachty i povolení k plavbě. Když Pepek skončil, byl to zase pyšný ACHÁT připravený nosit na své palubě všechny, kteří o to stojí. Legenda libštátského jachtingu je nyní na Lipně, jednou za rok jede známý závod „Čtyřřadvacítku“, jinak si na jeho palubě zase užívají všichni, kteří mají rádi ACHÁT, plachty a vítr.

Text Jaroslav Bernt

Foto archiv



VELKÁ REGATA KOLUMBUS '92

Projekt tisíciletí

Na regatě jsme
měli číslo CZ 337.

Mnozí sice zpochybňují místo narození slavného objevitele Nového světa, ale sám velký admirál oceánů se ve své závěti prohlásil za Janovana. V tomto italském přístavu najdeme jeho sochu a dokonce údajně i rodný dům. Dnes už je přes vzorky DNA prokázáno, že jeho kosti jsou uloženy v katedrále Panny Marie ve španělské Seville. Je nesporné, že Kryštof Kolumbus zemřel 20. května 1506 ve Valladolidu ve věku 54 let. Nejceněnější je jeho první výprava, na níž se legendárním karavelám SANTA MARII, NINĚ a PINTĚ podařilo

najít nový světadíl. Paradoxní je fakt, že první spatřil Nový svět Rodrigo z Triana 12. října 1492, který křičel o půlnoci: „Země, vidím zemi!“ Ale smetanu za něj slízl Kolumbus.

Do teritoria Palos de la Frontera, odkud Kolumbova výprava vyplula 3. srpna 1492 za objevováním cesty do Indie, směřovaly i dvě větve prologu Velké regaty Kolumbus '92 přesně o 500 let později. Ta delší z Janova do Cádizu startovala 19. dubna a tehdejší Československo na ní reprezentovala plachetnice SLOVA-

Žádná osobnost kromě Ježíše Krista nemá ve světě tolik soch jako tento Janovan. A právě z Janova startovala jedna část Velké regaty Kolumbus '92.

KIA. O šest dní později z kratší větve přípravné etapy z portugalského Lisabonu vyrazila reprezentovat naši vlast česká plachetnice CARMEN.

Oslavy v Janově

Na start se pouze v Janově připravovalo 74 plachetnic z celého světa. Byly mezi nimi i legendární školní plachetnice jako AMERIGO VESPUCCI, ALEXANDER VON HUMBOLDT, KALLIAKRA, YOUNG ENDEAVOUR, LIBERTAD, SEDOV a řada dalších. Díky této opravdu velké slávě přibýly v Janově mnohé turistické atrakce, které tam fungují dodnes. Za všechny jmenujme největší akvárium v Itálii nebo Bigo, které připomíná velký, bílý jeřáb a v němž je zabudován panoramatický výťah, který nabízí přístav a jeho dominanty z ptáčích perspektivy. V přístavu na molech Ponte dei Mille a Ponte Andrea Doria bylo skutečně živo, neboť nejen Janované, ale i příznivci a účastníci regaty prezentovali svá plavidla a rozdávali suvenýry. O naši desku i expediční bulletin byl velký zájem i s autogramy posádky naší plachetnice. Kromě velkolepých doprovodných aktivit končících nočními diskotékami Italové prezentovali zejména svou gastronomii spojenou s plody moře. Nezapomenu na nabídku restaurace Sur Mare, hned blízko našeho mola, ve které podávali senzační humry a kraby. Kromě toho byla úžasná setkání kapitánů na velkých školních plachetnicích, jedno z nejúžasnějších bylo na domácí plachetnici AMERIGO VESPUCCI, která vítala hosty červenými pelargóniemi ve svých oknech.

Ze starého přístavu Porto Antico di Genova se průvod v čele s historickými postavami mořeplavby a následně posádkami všech plachetnic, které se aktivně účastnily regaty, pomalu vydal na Piazza de Ferrari, kde je nádherná fontána. Tam posádky přivítali zástupci organizátorů, města Janov a italské námořní celebrity.



V Janově – Bigo, které připomíná velký, bílý jeřáb a v němž je zabudován panoramatický výťah.

Je třeba říci, že po startu na moři jsme si vůbec nevedli špatně a v naší kategorii jsme byli průběžně hodnoceni na druhém až čtvrtém místě. Před promenádou plachetnic, kde nám organizátoři přidělili čestné místo za legendárním ALEXANDREM VON HUMBOLDT jsme měli problémy s nastartováním motoru Volvo Penta. Už tehdy jsme mluvili o tom, že v Puerto Sherry je značkový servis tohoto švédského výrobce a v nejhorším tam motor opravíme. Byl v záruce, plachetnice neměla ani rok, takže nebyl žádný důvod zbytečně si dělat starosti.

Během prologu bylo samozřejmě zakázáno používat motory, a tak jediným problémem bylo, že na rozdíl od našich konkurentů jsme vystartovali se značným zpožděním. Postupně se ukázalo, že regatovo-turistická a na tu dobu poměrně rychlá SLOVAKIA handicap nefunkčního motoru vyrovnávala. Zamávali jsme plachetnici LIBERTAD, po dvou dnech jsme předjeli i varšavskou NIKÉ a po pěti dokonce bulharskou KALIAKRU. Zamávali jsme i italské plachetnici IDEADUE. Vždy v 11.00 jsme závodní komisi hlásili svou pozici a nálada se



Banner s chybou v příměni



Reprezentovali jsme Československo.

na lodi po nevydařeném startu velmi zlepšila. Komunikační důstojník závodní komise nás povzbuzoval, neboť ve své kategorii jsme pluli mezi prvními.

Přes Gibraltar do Atlantiku se nám po nepříjemné ranní mlze podařilo doslova vletět. O výsledek v cíli, který byl nad očekávání příznivý, jsme se však příliš ani nezajímali, neboť prioritou byla oprava motoru ve značkovém servisu Volvo Penta. A tak jsme opět po tři čtvrtě roce (byli jsme tam i v první etapě plavby celkem 10 dní) zakotvili v přístavu





Mexický CUAUATEMOC

Puerto Sherry. Měli jsme skoro 5 dní do startu další etapy a hned jsme kontaktovali vedení přístavu a vysvětlili jim, že potřebujeme urgentní pomoc. U Torre Nautico, kontrolní věže luxusní mariny, nám na vant připevnili reklamní banner žluté barvy s hlavním sponzorem závodu, firmou Cutty Sark, výrobcem světoznámé britské whisky, na kterém byly všechny údaje o lodi. Tento banner mám dodnes, je to milá vzpomínka na akci tisíciletí.

Od 4. května byla naše loď v servisu. Nejdříve mechanici zjistili, že startér není problém, a pak řekli, že bude nutné vytáhnout loď z vody, aby mohli demontovat převodovku

a potom případně celý motor. Byl skoro nový, měl za sebou pouze plavbu kolem západní Evropy. Chyba nakonec byla v motoru. Ale oprava se vlekla, a tak Velká Regata Kolumbus '92 nakonec odstartovala bez nás. Ještě jsme doufali, že plachetnice doženeme na Kanárských ostrovech, nebo v nejhorším případě v přístavu San Juan, ale 7. května večer přišel silný poryv větru a rezavá konstrukce, na které byla SLOVAKIA, se zlomila, loď spadla, poškodila se a zlomil se stěžeň. Silný vítr tehdy poničil několik lodí. Regata pro nás skončila...

Nejsme však z těch, kteří v těžké situaci kapitulují. Hned třetí den nám přihrála druhou šanci náhoda. V Puerto Sherry přistála plachetnice

TIKHY DON s ukrajinsko-ruskou posádkou. Spojili jsme síly, a tak vznikl nový projekt, který jsme nazvali Plavba cti.

Inspirace od génia moře

Ani Kryštof Kolumbus neměl na různých ustláno. Jeho úspěch byl vydlážděn překonáváním problémů, které měl už na své první a nejslavnější objevitelské cestě. 6. listopadu 1942 Kolumbus přistál na ostrově Haiti, který pojmenoval Hispanola. Na Štědrý den téhož roku ztroskotala na břehu ostrova vlajková loď jeho flotily SANTA MARIA. Kolumbus nezpanikařil a se dvěma zbylými karavelami pokračoval ve své objevitelské misi. My jsme neměli k dispozici dvě další lodě, ale podobný osud nás spojil s posádkou lodě TIKHY DON. Oni neměli peníze, my jsme neměli loď. A tak jsme udělali společný projekt s mistry Černého a Azovského moře. Následné zážitky potvrdily, že jsme našli správné řešení. Přepuli jsme Atlantik v obou směrech, a předvedli tak podobný výkon jako Kryštof Kolumbus před 500 lety.

Náhoda a flexibilita

Dřevěná jachta TIKHY DON polské výroby typu Opál byla shodou okolností také plachetnice o délce 45 stop, takže plachty s reklamami našich sponzorů na ni stoprocentně seděly. Polovina našich kluků a tři členové ukrajinsko-ruské posádky autobusem odcestovali domů. Štafetový kolík z původní posádky SLOVAKIE převzal Krzysztof Kucharski a já jsem s kameramanem Petrem Tóthem letěl do New Yorku nafilmovat vyvrcholení oslav 500. výročí objevení Ameriky a prezentaci lodí na řece Hudson.

Kanárské ostrovy si posádka TIKHY DONU na rozdíl od účastníků závodů mohla užít do sytosti, protože nikam nespěchala. Podobně to bylo i v přístavu San Juan. Analogie je i v principu optimálního tempa při plavbách po světových mořích a oceánech. Někdo na rychlém trimaranu obepluje svět za 5 měsíců, někdo dělá plavbu kolem světa trojnásobně dlouhou dobu a někdo s přestávkami 6 let.

Slovak heritage festival

Zatímco TIKHY DON plul z Tennerife do přístavu San Juan, hlavního města Portorika, my jsme s kameramanem Petrem Tóthem natáčeli všechny aktivity spojené s největším americkým svátkem Dnem nezávislosti, který připadá na 4. července. Plachetnice Velké regaty Kolumbus '92 připluly do New Yorku v předvečer oslav. Na pravém břehu řeky Hudson jsme

na pozadí mrakodrapů Big Apple filmovali promenádu plachetnic z celého světa. V té době ještě existovala světoznámá „dvojčata“ (Twins), která byla sídlem Světového obchodního centra. Jachtařské kluby na řece Hudson byly odtud jako na dlani a také pohled na sochu Svobody byl úplně jiný...

Hurikán Andrew

S plachetnicí TIKHY DON jsme se v dohodnutý termín setkali v Miami na Floridě. Kapitán loď přišel se zprávou, že se blíží silný hurikán Andrew, a tak buď vyplujeme hned ráno, nebo tu budeme muset zůstat o pár dní déle. Rozhodli jsme se z časových důvodů pro první možnost – utíkat před hurikánem. A dobře jsme udělali. Za tři dny jsme v televizních zprávách viděli z jachtařského mola, kde jsme v Miami kotvili, pouze kupu trosek a spoušť, kterou způsobil jeden z nejsilnějších hurikánů v historii státu Florida.

V další marině Cocoa Beach Yacht klubu v Cap Canaveral nás čekal ráj na zemi a třítydenní relax. Hvězda místního jachtklubu Tom Holmes se chystal plout s námi k soše Svobody a následně přes Atlantik. Dopadlo to však úplně jinak. Zmohla ho mořská nemoc a už z New Yorku se musel letadlem vrátit na Floridu. Na rozloučenou přinesl dvě láhve whisky a omlouval se nám slovy: „S tak dobrými jachtaři, jako jste vy, jsem se v životě nesetkal! Bohužel můj žaludek trpí a myslím, že na to,



Předjeli jsme italskou loď IDEADUE.

abych zdolal Atlantik, prostě nemám. Přeji vám úspěšnou plavbu na Bermudy, Azory a do Španělska, přátelé! Takový je život!”

Z New Yorku do St. Georges

Pětidenní plavba do druhého největšího města Bermud, které v roce 1609 zviditelnil sir George

Somers poté, co mu v těchto místech ztroskotala vlajková loď SEA VENTURE, byla víceméně pohodová. Asi 150 trosečníků strávilo tehdy na Bermudách deset měsíců, během nichž ze zbytků velké loď postavili dvě menší. Replika jedné z nich – DELIVERENCE – je dodnes hlavní turistickou atrakcí přístavu St. Georges. Asi tři



Režisér Fero Palonder a SLOVAKIA u mola Ponte dei Mille



SLOVAKIA vytažená z vody v Puerto Sherry



Zleva M. Závacký, P. Hlucháň a za kormidlem expediční lékař J. Hlucháň

hodiny před přistávacím manévrem nám cosi začalo narážet do plachet a Kris sebral kbelík a začal do něj sbírat létající ryby. Bylo něco po 20. hodině, a tak úlovek položil do kuchyně na stůl se slovy: „Přiletěla večere!“

Benefity plavby cti

Při slovenské prvoplavbě přes Atlantik z Evropy přes Kanárské ostrovy až do Karibiku v roce 1968 nechyběli ani režisér Dmitrij Plichta a kameraman Alois Hanusek. Plavbu na Martinik zvládli za 32 dní a za svůj výkon získali titul mistrů sportu. Zpět z Karibiku nepulili, protože loď prodali, aby měli peníze na letenky zpět. V době železné opony to však byl heroický výkon. My jsme měli samozřejmě



Grand paráda na řece Hudson



Kameraman P. Tóth a K. Kucharski před sochou Svobody

ambice tento dlouho ojedinělý sportovní výkon ve slovenském námořním jachtingu zlepšit. Cestou do Ameriky se to podařilo, protože TIKHY DON přeplul Atlantik za 19 dní. Mělo to jedinou chybičku na kráse – na lodi neplul žádný Slovák! Z New Yorku přes St. Georges do Horty na ostrově Faial, dále na Kolumbův ostrov Santa Maria až do Cádiz se už byl na lodi i já. Mistři Černého i Azovského moře dělali stejně jako Polák Kris Kucharski svou prvoplavbu na zmíněné trase, a tak nás plavba přes Atlantik všechny velmi bavila. Sem tam jsme roztrhali nějaký ten spinaker, sem tam plachtu, ale vzhledem k tomu, že jsme ze dvou lodí byli tímto materiálem přezásobení, pluli jsme na maximum, co vítr dovolil. Byly dny, kdy jsme napluli 168 nebo dokonce 182 Nm. Nikdo z nás se netajil tím, že chce dosáhnout dobrého času.

Koupání uprostřed Atlantiku

Přesně 6. září v 19.45 se na displeji navigačního přístroje americké značky Micrologic objevilo 37 stupňů, 29 minut, 39 vteřin severní šířky. V této pozici jsme zároveň protínali rovných čtyřicet stupňů západní délky. Uvedené souřadnice označovaly přesný střed Atlantiku na naší plavbě. Podle starých námořních tradic jsme všichni absolvovali i rituál vstupu do Neptunovy říše. Kluci nás s kapitánem po tradičním hoblu hodili přes palubu. Voda měla ještě příjemných 20 °C. Padla i láhev šampaňského. Již několik hodin po této milé oslavě začala nejhorší bouře celé plavby. Silná vichřice, při níž ručička windmetru ukazovala vítr o síle 55 uzlů, zvedla táhlé atlantické vlny do výšky 7 až 9 metrů. Za kormidlo se postavil kapitán,



Na Atlantiku bylo chladno.

který nechal zavřít nejen vstup do salonu, ale i všechny větrací otvory. Seděl jsem s ním v kokpitu, když kolem nás proplul obrovský rejnok. Pouze půl metru od lodi. Byl nádherný. Z hřebenů vln, z nichž víchřice nemilosrdně strhávala pěnu, skákali delfíni. Ve vzduchu z vlny na vlnu letěli často až 7 metrů. Vlny zalévaly loď, voda nestačila odtékat z kokpitu, ve kterém se vytvořil bazén.

Po pěti dnech jsme konečně viděli jinou loď. Křížoval nás americký zaoceánský trajekt s názvem SELMA. Službu konající navigátor nás přes vysílačku informoval, že to „nejlepší“ nás teprve čeká. A nemýlil se! Zanedlouho jsme



Projede nebo neprojede? St. Georges na Bermudách

vpluli do víchřice o síle neskutečných 10 °Bft! Roztrhali jsme i maličkou bouřkovou plachtu o ploše pouhých 14 m². Dokonce i 6 milimetrů silné ocelové lano, které jistí ráhno hlavní plachty, se přetrhlo. Loď se na několik neko-
nečných minut položila na levobok. Stěžeň byl ve vlnách... To jsem byl už v salonu i já a u kormidla zůstal pouze kapitán. V podpalubí vládlo hrobové ticho a připravenost na všechno. Nikdo nepanikařil, nenařikal ani nerezignoval. Kapitán si zachoval chladnou hlavu, ačkoli v hučící víchřici musel dávat povely řevem. Pomalu nás balast vrátil do hry. Vytáhli jsme další bouřkovou plachtu a adrenalinový zápas o zdolání Atlantiku úspěšně pokračoval dál.

Neuvěřitelné příběhy

Mekkou transoceánského jachtingu na Azorách je Horta, lépe řečeno Peter's bar, kde potkáte opravdu pozoruhodné mořeplavce. Po tom, co majitel vyvěsil do síně slávy (na stěnu baru) naši československou vlajku a LP expediční desku Ostrov pokladů, nám natočil pivo a začal si prohlížet bulletin expedice Sametové revoluce. Nejvíce se mu líbil náš maskot – siréna Irena. Poznal i Miloše Formana, Petra Dvorského, Juraje Jakubiska a další osobnosti, které podpořily náš výjimečný projekt. S radostí nás seznámil se zrzavým Irem Kevinem. Plul na trimaranu SPIRIT OF IRELAND a byl držitelem několika rekordů z přeplavby Atlantiku. Nedávno měl při pokusu



inzerce

MAPY A ATLASY

pro cyklisty i turisty

► ATLASY

► MAPY

www.SHOCART.cz

30 let v tom jedeme s vámi

Podrobnou nabídku najdete na

www.AtlasCr.cz a www.shocart.cz



V Cap Canaveral nám vyrobili trička projektu TIKHY DON – SLOVAKIA.



Siréna Irena byla maskotem expedice

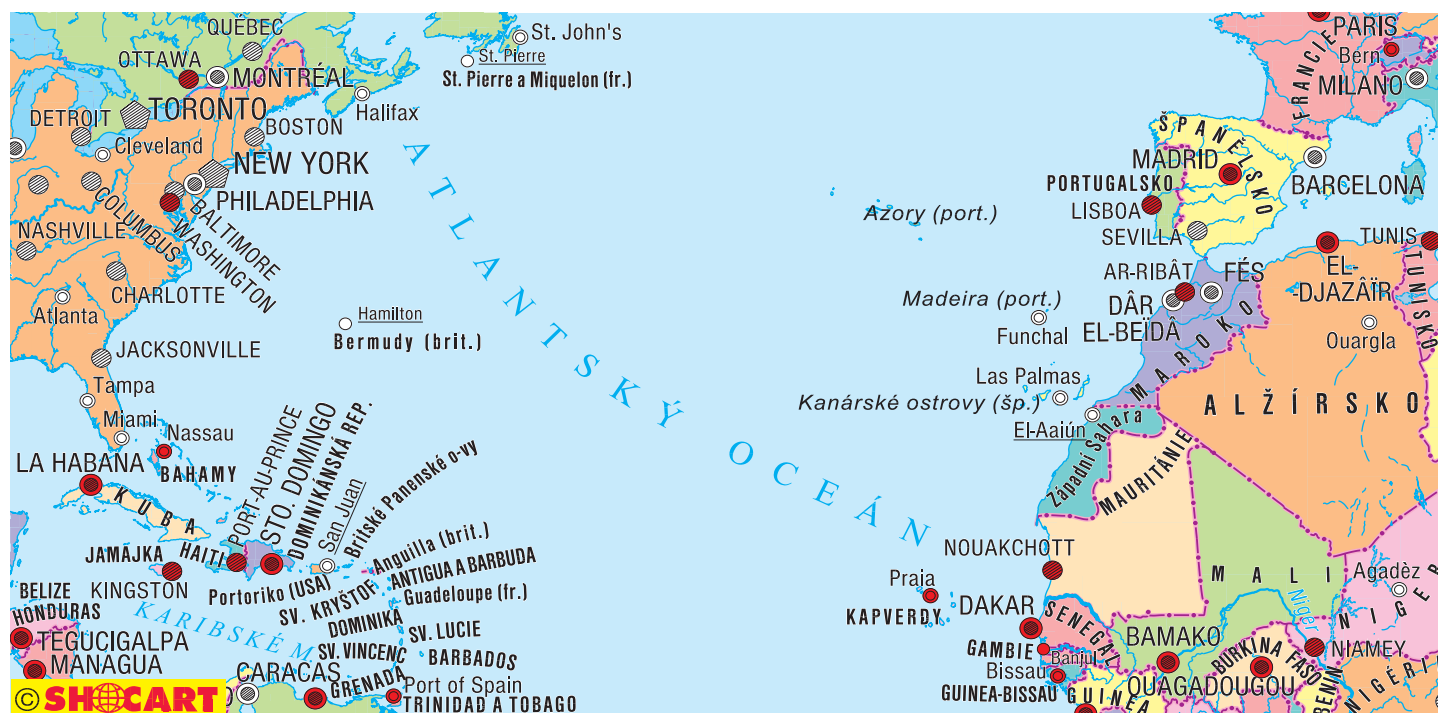
o nový rekord smůlu. Rozbil pomocný plovák trimaranu a skončil ve vlnách oceánu. Po dvanácti hodinách ho na smrt unaveného z vody vytáhla obchodní loď. Druhý den nám ukázal i své úžasné vícetrupé plavidlo o délce 18 metrů. Přitom interiér hlavního plováku měl pouze spartánských 90 centimetrů. Vše bylo přizpůsobeno na dosahování rychlosti přes 40 uzlů.

Úspěšný finiš

Na ostrově Santa Maria, kde Kryštof Kolumbus při návratu z Haiti po objevení Nového světa opravoval své červotočem prolezlé karavely,



Peter Hlucháň a jeho úlovek z Atlantiku



jsme doplnili vodu a potraviny. Poslední dny na Atlantiku měly zvláštní příchuť. Těšili jsme se, že uvidíme opět náš starý kontinent, ale zároveň nám bylo trochu líto, že cesta po Kolumbových stopách pomalu končí. Lékařská bilance expedice je zajímavá: operace žaludku v Cap Canaveral (pacient odtamtud následně odletěl do Kyjeva), vytržená stolička na oceánu (naštěstí jsme na palubě vezli zubaře), zánět středního ucha (pacient dostal penicilin a speciální převaz uší) a jeden malý kolaps z horka, který ukončilo lehké proplesknutí. Každé dobrodružství si zákonitě vybírá svoji daň, ale to vše se nám mohlo přihodit i doma. Krizové situace jako útěk před hurikánem, potrohané plachty či surfování na velkých vlnách jsme zvládli a pár bublinek za splnění dalšího jachtařského snu jsme si určitě zasloužili. Podle dostupných informací jsem přeplutí Atlantiku na trase New York – Bermudy – Španělsko absolvoval jako první slovenský námořní jachtař a zároveň držím i primát v rychlosti časem 28 dní, 13 hodin a 5 minut.

Text Peter Hlucháň

Foto Michal Závacký a archiv autora



Pohoda před Azorskými ostrovy

inzerce

FOR BOAT

4. VÝSTAVA LODÍ A VODNÍCH SPORTŮ

Souběžně probíhající veletrh:

FOR CARAVAN

PVA
EXPO PRAHA

DOPROVODNÝ PROGRAM
14.–15. 3. 2020



KOLEM SVĚTA
cestovatelský festival

ODBORNÝ PARTNER



www.forboat.cz

13.–15. 3. 2020

OFICIÁLNÍ VOZY
PVA EXPO PRAHA



Bitva o Pohár Ameriky začíná

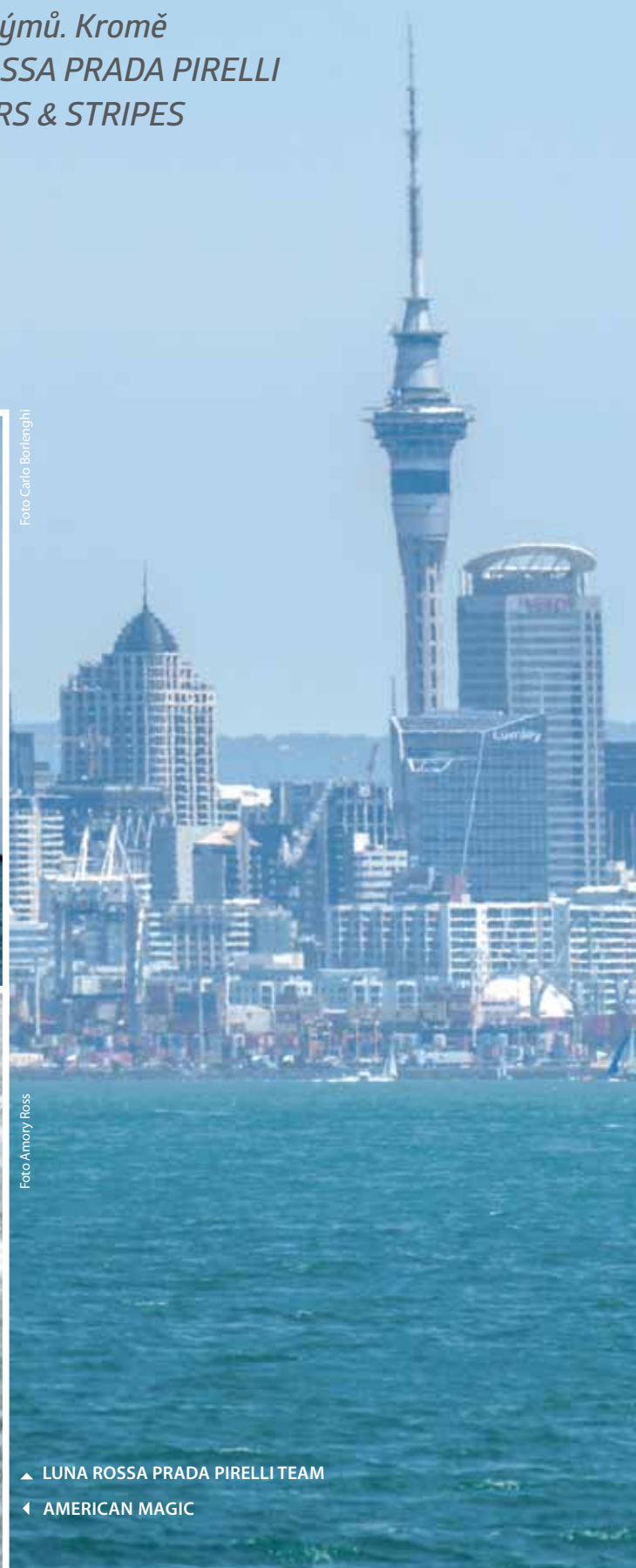
Do 36. ročníku Poháru Ameriky je přihlášeno pět týmů. Kromě obhájce titulu z Nového Zélandu jsou to: LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM, AMERICAN MAGIC, INEOS TEAM UK a STARS & STRIPES TEAM USA. Závodit se bude na lodích AC75.



Foto Carlo Borlenghi



Foto Amory Ross



- ▲ LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM
- ◀ AMERICAN MAGIC

Nové lodě AC75 jsou zcela revoluční. Jsou to jednotrupé jachty bez kýlu, které létají nad hladinou. Místo kýlu mají dva naklápěcí foily s nosnými křídly a třetí nosné křídlo na kormidle. Na vodě už jsou speciály čtyř týmů. Poprvé se spolu utkají od 23. do 26. dubna v Cagliari na Sardinii, kde vypukne první závod z Americas Cup World Series. Samotné klání o Pohár Ameriky se bude konat příští rok v Aucklandu.

EMIRATES TEAM NEW ZEALAND jako vítěz minulého ročníku připravil pro celý svět úplně jiný formát tohoto slavného závodu, než jaký byl v minulých ročnících. Závodit se bude po éře katamaranů opět na jednotrupých plachetnicích, tentokrát 75stopých opatřených

dvěma foily, které vytváří hydrodynamický vztlak a dodávají jachtám stabilitu. Loď navrhl designér Dan Bernasconi. Každý tým si může vyrobit loď dvě, aby na nich mohl trénovat a vychytat všechny nedostatky první verze. Závodit budou 10–12členné posádky, přičemž 20% jejich členů musí být státními příslušníky země, pod jejíž vlajkou loď startuje. Bylo také určeno, že se bude o Pohár Ameriky závodit ve větru o síle 6,5 až 23 uzlů. Pro Prada Cup je horní limit snížen na 21 uzlů. Obhájce navrhoval původně horní limit 24 uzlů a Prada chtěla 21 uzlů, nakonec se dohodli na tomto kompromisu. Zdálo by se to nedůležité, pro konstrukci závodních speciálů však hraje každý uzel významnou roli. A nyní už je nejvyšší čas, aby se týmy vrhly na stavbu druhých lodí.

První lodě na světě

Je zajímavé, že první čtyři lodě AC75, které už jsou na vodě, jsou tak rozdílné. Musely se vejít do poměrně jednoduchého „boxového pravidla“ daného pravidly Amerického poháru – to znamená délku trupu 20,7 metru, maximální šířku 5 metrů, výtlač 7,6 tun a včetně dvou foilů hmotnost 1 215 kg. Je daná také poloha patky stěžně a některé další údaje. Všechny čtyři lodě jsou navrženy tak, aby vzlétly co nejrychleji nad hladinu a zajistily co nejlepší hydrodynamický výkon během přechodné doby mezi plavbou a letem a zároveň co nejmenší odpor vzduchu, když létají.

Prvním týmem, který odhalil svou závodní loď, byl EMIRATES TEAM NEW ZEALAND. Její





Foto Lloyd Images

INEOS TEAM UK

vývoj probíhal s maximálním využitím počítačových simulací a výpočtů. Nakonec má loď poměrně velkou plochu pod ponorem, kokpit je zcela zakrytý, zád připomíná písmeno „V“. Příď si drží konvenční tvar a v ob-

lasti aerodynamiky je důležitý hladký povrch na palubě. Pro oplachtění byl použit systém soft wing, tedy křídlo tvořené dvoustěnnou hlavní plachtou. Ramena foilů jsou jednotná v rámci pravidel poháru, byla

nabídnuta vyzyvatelům jako one design prvek za účelem snížení nákladů.

Druhou lodí na vodě byla AMERICAN MAGIC. Jedná se o kompletně odlišný koncept loď. Američané vsadili na spolupráci s Airbusem a vyvinuli nejužší trup ze všech týmů se zaoblenou příďí, aby byla loď co nej aerodynamičtější v letu. Američané zatím také plují s běžným designem plachet.

Třetím týmem, který spustil loď na vodu, byl LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM. Až na tvar přídě je loď velmi podobná té, kterou postavil Nový Zéland, protože poskytl vyzyvateli design své první loď. Taková byla od počátku dohoda obou týmů, které spolupracují. Například vývoj a výrobu ramen zajišťuje italská skupina Persico. Také oplachtění je téměř identické jako u novozélandské loď.

Čtvrtou a designově rozhodně nejradikálnější je loď britského INEOS TEAMU. Protože INEOS je sponzorem jednoho z britských cyklistických týmů pro Tour de France, loď nese spoustu prvků z cyklistiky. Tvar trupu připo-



Foto EMIRATES TEAM NEW ZEALAND

EMIRATES TEAM NEW ZEALAND



Foto Stefano Gattini

LUNA ROSSA spuštěna na vodu



Foto Christopher Ison

Křest loď BRITANNIA britského týmu INEOS, která nese stejné jméno jako slavná loď, která kdysi Americký pohár získala.

Porovnejte rozdílné tvary příďe...

Foto Amory Ross



Foto EMIRATES TEAM NEW ZEALAND



Foto Carlo Borlenghi



Foto Christopher Ison

míná obrácené cyklistické sedlo. Příď je designována tak, aby vháněla proudění přímo do plachet. Zád' je naopak velmi široká.

Přihlášený je ještě pátý tým – americký STARS & STRIPES, ale zatím loď na vodě nemá a je otázkou, zda celou kampaň zvládne.

Jaká známá jména najdeme v posádkách? Peter Burling a Glenn Ashby jsou součástí týmu obhájce, který vede Grant Dalton. Novému Zélandu naštěstí zůstali věrní a neodešli za lepšími penězi jinam, jako v minulosti Russel Coutts. Tým se opírá také o francouzského konstruktéra Guillaumea Verdiera.

Ovšem ostatní týmy si osobnosti vyměnily. Protože tým ORACLE skončil, po jeho skipperovi Jamesi Spithillovi sáhla LUNA ROSSA, přidal se tak k italskému týmu vedenému Maxem Sirenou a Francescem Brunim. Leade- rem týmu AMERICAN MAGIC je Terry Hutchinson společně s Deanem Barkerem, který

**Ani zádě nejsou stejné...**

Foto Amory Ross



Foto Harry KH



Foto Carlo Borlenghi



Foto Carlo Borlenghi

Italský tým LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM již zjistil, že jejich stěžeň nevydrží všechno. K nehodě došlo několik mil od pobřeží u Marina di Capitanà. Nikdo nebyl zraněn a stěžeň i plachty se podařilo zachránit.

vedl TEAM JAPAN v minulém ročníku. INEOS TEAM UK vede legendární sir Ben Ainslie.

Klání na Sardinii

Všechny čtyři lodě AC75 se spolu poprvé utkají v Cagliari na Sardinii od 23. do 26. dubna 2020. Ve středu 22. dubna se otevře pro veřejnost závodní vesnice a proběhne slavnostní zahájení. Uskuteční se pouze match ra-

TE KĀHU (maorsky jestřáb) je tréninková loď týmu EMIRATES. Podle pravidel si mohou týmy takovou loď pořídit, ale nesmí být delší než 12 metrů. Využijí ji k dalšímu vývoji designu pro soutěžní loď po velkou část roku 2020, zatímco jejich AC75 TE AIHE (maorsky delfín) bude závodit v Evropě.



Foto EMIRATES TEAM NEW ZEALAND

LIVE THE SEA-DOO® LIFE

Nové modely 2020



Uvidíte na výstavě 13.–15.3.2020
FOR BOAT
Hala č. 3

MARINE

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

www.marine.cz



36. ročník Amerického poháru v datech

23.–26. 4. 2020	America's Cup World Series	Cagliari, Sardinie
4.–7. 6. 2020	Emirates America's Cup World Series	Portsmouth, Velká Británie
17.–20. 12. 2020	America's Cup World Series	Auckland, Nový Zéland
15. 1.–22. 2. 2021	Pohár vyzyvatelů – The Prada Cup	Auckland, Nový Zéland
6.–21. 3. 2021	America's Cup	Auckland, Nový Zéland

cing, čtyři rozjížděky denně od 14 do 16 hodin, každá bude trvat zhruba 20 minut. Pojede se dvakrát každý s každým – vítěz každé rozjížděky obdrží bod. Poslední den se koná finále – o vítězství se utkají první dva týmy, které získají nejvíce bodů, o bronz rozhodne souboj zbylých dvou. Máme se tedy na co těšit.

Text Eva Skořepová
www.americascup.com

Pozvánka na Sardinii

Video



Foto Carlo Borlenghi

Poprvé se lodě utkají v Cagliari na Sardinii, kde má základnu vyzyvatel.



Po roce znovu na ARC

Předloni jsem absolvoval cestu přes Atlantik v rámci závodu ARC 2018. Zůstal jsem v kontaktu s pořadateli a na výzvu někdy uprostřed loňského léta, zda bych se chtěl zúčastnit jako dobrovolník práce v teamu ARC na cílové čáře v Rodney Bay, odpověděl ano.

Celkem to zapadlo do mých plánů. Moje loď EMILY byla na Trinidadu vytažená z vody. Měl jsem letenku na Trinidad a 15. 12. jsem měl vyzvednout manželku s přáteli na Martiniku. V říjnu přišel e-mail od pořadatelů, že jsem byl vybrán a společně s několika dalšími loděmi budu na cílové čáře Atlantic Rallye for Cruisers 2019. Měl jsem jen malou představu, jak bude vypadat tato práce. Pořadateli jsem byl informován, že se mám dostavit 1. prosince do Rodney Bay a pak se uvidí. Na přesném datu úplně netrvali, nejlépe by bylo, kdybych jej napsal podle svých možností. Loni jsem přivezl vlajku ČYKu do cíle ARCu na stěžni (YACHT 3/2019) a letos bude vlát stejná vlajka mezi pořadateli.

Prohlížel jsem si startovní pole a datum startu a odhadoval, kdy dojedou první závodníci. Poté jsem si řekl, že bych chtěl být na Svaté Lucii 3. 12., ale práce na údržbě lodě na Trinidadu se trochu neplánovaně protáhly, a 3. 12. jsem teprve vyplul z Chaguaramas na 240 Nm dlouhou sólo plavbu na sever. Po 46 hodinách nonstop plavby jsem byl v Rodney Bay. Dal

jsem v široké zátoce kotvu, ohlásil jsem se vysílačkou kanceláři závodu a šel na chvíli spát. Odpoledne jsem vyrazil na břeh, na celnici a imigrační pro víza. V kanceláři závodu mě vřele přivítali a dali ještě den na odpočinek. Druhý den ráno jsem se dostavil pro instrukce.

ARC má cíl přímo v Rodney Bay a cílová čára je definována elektronicky, přibližně ve směru sever jih. Ve skutečnosti je na severním bodě co nejpřesněji umístěna velká žlutá bóje a jižní bod cílové čáry tvoří lodě účastníků se dobrovolníků, které na místě rotují podle vytvořeného



František Voldán pořadatelem ARCu



Vyhlášení vítězů

plánu v 24 hodin dlouhých směnách. Začíná se v 10.00. Loď připluje na místo cílové čáry, domluví se s těmi, které střídá, jakou mají pozici, a zkusí odhadnout, kde dá kotvu, aby pozice co nejvíc odpovídala té elektronické. Někdy se to povede, někdy už méně. Loď stojí na kotvě na 13–15 metrech délky. Závod je dlouhý 2 900 Nm, plavba trvá cca tři týdny a povětrnostní podmínky a směr větru při dojezdu jsou různé. Chyba v čase je tedy celkem zanedbatelná, dojezd dvou lodí současně je vzácnost a spory se dají vyřešit elektronickým odečtem u YB trackeru, který monitoruje pohyb každé lodi po celou dobu závodu. Ten také umožňuje sledovat závodníky na internetu.

Posádka na lodi na cílové čáře obdrží seznam lodí s pravděpodobnými časy dojezdů, z kterého vidí, kdy v době jejich služby loď dorazí a kolik jich bude. Svoji loď označí na předním stěhu oranžovým bannerem, který v noci nahrazuje oranžovým ostře blikajícím majákem. Mezi povinnostmi posádky cílové lodě dále patří se západem slunce dojet na cílovou bójí a na ní rozsvítit bíle blikající světlo. Ráno pak světlo vypnout. A příprava je hotova.

A pak už jen sedíme a čekáme, průběžně se díváme na vlastní lodní plotr se zobrazením AIS blížících se lodí. Dojíždějící loď se hlásí, když míjejí Pigeon Island. Nahlásí předpokládaný příjezd a posádka cílové lodě popíše cílovou čáru a odpoví na pár případných otázek. O dlouhou komunikaci nemá nikdo zájem. Všichni jsou zaujati závodem. Dojezd je proti větru a malou akcelerační zónou po průjezdu větrného stínu za ostrovem. A pak je uvidíte, plně plachty, loď na boku,

posádky plné zaujetí a nadšení. Cíl se blíží.

Po průjezdu cílem rychle plachty dolů, slzy dojetí a zátky šampusu. Všichni to mají za sebou. Pořadí je fajn, ale hlavní cíl závodu je přejet velkou louží. Nejlépe bezpečně, s přáteli, jako skipper ve vynikající atmosféře anglické organizace. Vzpomínal jsem, jak jsem průjezd cílem prožil jako člen posádky HEBE III i jako skipper. Zázitek je to vždy silný a neopakovatelný.

Všechny lodě připluly před uzavřením cílové čáry, organizátoři dobře plánovali a nenechali nikoho na moři. Poslední dojezd MELINA BONATI, německá X-Yacht C36 s Alfredem a Petrou. Následovalo vyhlášení výsledků. Protože se jedná především o závod amatérů, bylo vyhlá-

šeno mnoho cen: nejdelší ujetá trasa (stala se jí třetí loď v pořadí divize Racing), nejkratší ujetá trasa, největší chycená ryba, nejmladší a nejstarší účastník, nejkrásnější loď... Při vyhlásování výsledků jednotlivých tříd byly oceněny tradičně první tři a pak ještě ti na 7. a 10. místě. Zajímavá byla kategorie nejstaršího účastníka, stal se jím světlovlasý 82letý Manfred z Berlína z loď ALBATROS. Zúčastnil se 24 ročníků ze třiceti konaných. Poslední loď pak šla paradoxně na stupně vítězů dvakrát. Jednou jako oceněná poslední loď závodu a podruhé jako jedna z nemnoha oceněných dvoučlenných posádek. Z důvodu nemoci členky posádky loď odstartovala skoro o týden později než všechny ostatní. Takže čistý čas plavby byl vlastně solidní. I to je dokladem, že ARC baví, nikdy není pozdě a chytne vás za srdce.

Letos se konal už 30. ročník. Musíte si sami položit otázku, co každý rok žene skoro 250 lodí přes Atlantik z Las Palmas na Grand Canarii do Rodney Bay na Svaté Lucii. Je to síla lásky k moři, k závodu a komunitě jachtařů, kteří mají společný cíl. Přejet oceán, pomoci si v případě nouze na oceánu a pomáhat tam všem ostatním. Mají různé lodě, jsou různých národností, ale tohle je pro všechny společné. Letos jsem nenašel žádnou českou loď, ale v různých posádkách jsem v cíli přivítal české jachtaře. Vstupenka do komunity oceánských jachtařů je snadná – přihlašování na 31. ročník je v plném proudu na adrese www.worldcruising.com.

Text a foto František Voldán, EMILY



V cíli v Rodney Bay

Změny v managementu značky Regal

Společnost Regal Marine Industries, americký výrobce motorových člunů, oznámila organizační změny. Paul Kuck, vnuk zakladatele značky, byl jmenován viceprezidentem pro vývoj a výrobu produktů. Paul je ve společnosti od roku 2008. Ve svých dřívějších funkcích působil jako marketingový ředitel, ředitel vývoje produktů a viceprezident pro marketing a vývoj produktů. Je součástí výkonného vedení společnosti Regal a byl oceněn v anketě 40 Under 40, což je každoroční vyhlášení nejlepších mladých leaderů na lodním trhu. „Paul hrál v posledních několika letech zásadní roli v růstu naší rodinné firmy, pod jeho vedením vytvořil tým inženýrů a konstruktérů naše nejlepší lodě,“ řekl Duane Kuck, prezident a generální ředitel Regalu. Jeff Littlefield byl povýšen na kreativního manažera a stal se vedoucím marketingového oddělení.



Paul Kuck



Jeff Littlefield



Bruno Thivoyon novým finančním ředitelem Groupe Beneteau

Groupe Beneteau jmenovala Bruno Thivoyona novým finančním ředitelem skupiny (CFO). Funkci převzal po Christophu Caudrelierovi, který působí také jako zástupce generálního ředitele odpovědného za provozní kvalitu. „Jsme potěšeni, že v našem týmu můžeme přivítat Bruna Thivoyona, významně jej díky svým rozsáhlým zkušenostem posílí na poli financí,“ řekl Caudrelier. Bruno Thivoyon zastával během své kariéry řadu nejvyšších finančních pozic, naposledy byl viceprezidentem ve Valeo Visibility Business Group.

Úspěšný trenér Fabrizio Lazzerini v Praze

Fabrizio Lazzerini je italský trenér mladých jachtařů v klubu Circolo Vela Torbole na severním okraji Lago di Garda. Má na starosti závodníky tříd Laser 4.7 a Laser Radial. Se svými svěřenci, mezi něž patří i mistryně Evropy Alessia Palanti, která od loňského roku závodí za Českou republiku, neboť její maminka je Češka, trénuje až 280 dní v roce. Do Prahy přijel na přednášku v rámci Jachtařské akademie. Fabrizio hovořil o své práci v klubu, kromě standardních jachtařských tréninků se mladí jachtaři věnují práci v tělocvičně, spolupracují s kondičním trenérem a výživovým poradcem. Pravidelně se účastní fyzických testů. Pro specifické podmínky jachtingu Fabrizio vytvořil speciální testovací stroj, kde měří pomocí čidel a vlastního softwaru účinnost vyvažování. Fabrizio představil klubový plán sezony, který odpovídá spíše programu pro olympijskou přípravu než klubovému mládežnickému sportu. Na přednášce zazněly zajímavé poznatky z tréninků na vodě. Fabrizio část aktivit financuje ze svého, mluvil o tom, že v klubu vybavil posilovnu, jezdí s vlastním člunem, organizuje některé tréninky bez nároku na honorář. Svoji přednášku končil nádhernými záběry své svěřenkyně jedoucí ve skluzu na zadní 35uzlový vítr na Lago di Garda. Doprovázel to komentářem, že jeho hlavním cílem není produkovat špičkové jachtaře, ale harmonické spokojené osobnosti dobře vybavené do dalšího života.



Mezinárodní mistrovství Španělska ve třídě Laser



Výborné výsledky zajeli naši reprezentanti třídy Laser na mezinárodním mistrovství Španělska. Ve slušné konkurenci 40 lodí skončil Viktor Teplý na shodu bodů se třetím čtvrtý a Jakub Halouzka šestý. „Společně s litevským týmem jsme se s Jakubem Halouzskou zúčastnili mistrovství Španělska ve městě Torrevieja. Moc nám nefoukalo, většinou slabá bríza o síle 5–8 uzlů. Ale byl to dobrý trénink do Janova, kde se v dubnu pojede poslední olympijská kvalifikace a kde jsou podobné podmínky očekávané,“ uvedl Viktor Teplý. „Od začátku března budu trénovat s koučem Lukou Radeličem jako minulý rok. Budeme ve Splitu, kde je silná skupina Laserů a také tam pojedeme dva závody. Pak se přesouváme na Mallorku na tradiční závod Princess Sophia Trophy a potom do Janova na kvalifikaci,“ dodal.

Eurocup lodní třídy 29er

První letošní Eurocup lodní třídy 29er se jel ve španělském El Balís nedaleko Barcelony. Náš tým trénoval na konci ledna celý týden v katalánské metropoli a do dějiště závodu se přesunul dva dny před startem. Podmínky dovolily trénink jen ve slabém větru. Zcela opačně to bylo v úvodní den závodu. Vítr postupně zesiloval až na 20 uzlů. To by nebylo až tak kritické, ale vzhledem k malé hloubce začaly rychle narůstat krátké vlny. I přes snahu závodníků nebylo vždy jednoduché divoké moře ustát. Pády se nevyhýbaly ani těm nejlepším. Už v úvodní rozjíždě se druhá posádka převrátila v bráně, kde ji srolovala velká a ostrá vlna. Další loď, která díky tomu poskočila na třetí místo, byla smetena jen pár metrů od cíle. Dohromady se odjely čtyři náročné rozjíždě. Problémy měla velká část flotily. Celkem 25 týmů nedokončilo ani jednu rozjíždě. Z našich si nejlépe vedli bratři Michal a Lukáš Krsičkové, kteří dojeli na 22., 20., 19. a 18. místě. Svůj díl smůly si pak vybrali na poslední velké vlně, už za hlavní přístavní hrází, kde je smetla vlna a zlomili špičku stěžně. Dobrý start do závodu měli Šimon Jurečka a Petr Košťál. Dokončili na 10. a 22. místě. Pak jim ale při pumpování na vlnách praskl genakr a byl konec. Museli na břeh. Tam mezitím záchranáři odvezli i Annu Košťálovou, která se při pádu udeřila do žeber. Naštěstí se ale nejednalo o nic závažného. Na břehu byla velká poptávka po stěžních, ale našim se podařilo získat novou špičku od italského týmu a vše opravit. Druhý den tak mohli všichni opět pokračovat v závodě. Foukal poměrně slabý vítr, který se hodně točil a pulzoval na síle. Naším se dařilo. Na 5. místě dojeli Šimon Jurečka s Petrem Košťá-

lem a hned za nimi Lucie Košťatová s Annou Košťálovou. Tibor Neveloš s bratrem Adamem pak dojeli na 13. místě a na 15. další sourozenci Michal a Lukáš Krsičkovi. Třetí den závodu vál slabší a postupně až střední vítr. O velké překvapení na úvod se postarali bratři Nevelošové, kteří zvítězili s obrovským dvou a půl minutovým náskokem před úřadujícími více mistry světa z USA. V dalších rozjížděch pak přidali 8., 14. a 13. místo. Jezdili znamenitě. Skvělý den měli také Šimon Jurečka a Petr Košťál, kteří poskočili na průběžné 27. místo z 92 lodí. Na poslední den závodu byla opět krutá předpověď, která se začala velmi rychle naplňovat. Už v úvodu rozjíždě vítr sílil na 20 uzlů. Vlny rostly adekvátně s větrem. Celkem 22 lodí nedokončilo ani jednu ze čtyř rozjížděk. Mezi nimi byly i naše dívčí posádky. Bojovaly statečně, ale s převržením nebyla šance stihnout časový limit. Velkou dávku srdnatosti předvedli Tibor a Adam Nevelošovi, kteří i přes jejich nízkou hmotnost dokázali dokončit dvě rozjíždě. Nakonec z toho bylo celkové 52. místo. Dobře jeli také Šimon Jurečka a Petr Košťál. Ti dokončili na 18. místě. Ve druhé rozjíždě se prodrali na 8. pozici. Opět ale roztrhli genakr a propadli se na 18. příčku. V posledních dvou rozjížděch již kvůli tomu nestartovali. Celkově jim tak patří 42. místo. Nejlépe z našich na celkovém 39. místě skončili sourozenci Michal a Lukáš Krsičkové, a to zejména díky dojezdům 24., 13., 18. a 19. v tvrdých podmínkách posledního dne. Tento první závod série Eurocup byl skvělým vstupem do nové sezony a pro všechny zúčastněné velkým přínosem.



VÝSLEDKY

Třída 29er (92 lodí)

1. Freya Black – Fin Armstrong	GBR
2. Stephan Baker – Marco Misseroni	USA
3. Tangi Le Goff – Youenn Bertin	FRA
39. Michal Krsička – Lukáš Krsička	CZE
42. Šimon Jurečka – Petr Košťál	CZE
52. Tibor Neveloš – Adam Neveloš	CZE
69. Lucie Košťatová – Anna Košťálová	CZE
84. Anna Justová – Barbora Šabatová	CZE



Pozvánka na 20. ročník M.B.Keramika Pálavské regaty

Jubilejní 20. ročník novodobé Pálavské regaty se bude konat od 8. do 10. května 2020 v Pavlově na Nových Mlýnech v malebném prostředí pod Pálavou. Pojede se jako Mistrovství České republiky třídy Laser Radial a Pohár České republiky a mezinárodní závod tříd Laser Standard, Finn a Evropa. Pálavskou regatu můžete podpořit včasným přihlášením, čímž usnadníte pořadatelům organizaci a pomůžete tak zajistit kvalitní a mnohočetné závodní pole. Nejdůležitější prioritou je uspořádat jachtařsky hodnotnou regatu. Více informací a přihlášky na www.palavska.com.

Koronavirus a jachtařské závody



Koronavirus ovlivňuje už i jachting. Nejprve byla zrušena asijská olympijská kvalifikace, která se měla konat v Číně. Byla přesunuta na světový pohár do Janova, který se pojede v dubnu. Změnu trasy zaznamenal také populární závod kolem světa Clipper Race. Prvním přístavem páté etapy mělo být čínské město Sanya, ale tato zastávka stejně jako ta další v Zhuhai byla zrušena. Prvním přístavem této etapy se stala Subic Bay na Filipínách. Další dvě části byly spojeny v jednu a tento závod bude startovat i končit také v Subic Bay. Trasa povede na sever od Filipín, přes Luzonskou úžinu a kolem nejzápadnějšího shluku japonských ostrovů Ryukyu, dál na východ od Tchaj-wanu a zpět do Subic Bay. Změněna bude také první část šesté etapy. Pravděpodobně lodě nezavítají do Qingdaa, jak bylo původně plánováno, ale popluží buď do japonské Jokohamy, nebo do Jižní Koreje a pak přes severní Pacifik do Seattlu v USA. Kterou variantu pořadatelé zvolí, to se rozhodne podle aktuální situace v šíření koronaviru. Organizátoři nechtějí nic riskovat. Clipper Race založil Robin Knox-Johnston v roce 1995 jako etapový závod stejných lodí kolem světa. Posádce velí profesionální kapitán, který má k ruce dalšího profesionálního pomocníka a 22 amatérů. 40% členů posádek se do závodu hlásí bez předchozích zkušeností a všichni si účast platí. Výcvik stojí 6 000 GBP, ceny jedné z osmi etap se pohybují mezi 5 500 a 7 000 GBP. Nyní se závodí na 75stopých plachetnicích Clipper 70. Postaveno jich bylo 12, 11 z nich je aktuálně v Pacifiku.



INFORMACE Z ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

Schůzka s představiteli EBI a ICOMIA v Düsseldorfu

V Düsseldorfu na výstavě boot se místopředseda APL Vladimír Toman zúčastnil akcí pořádaných evropskou i světovou asociací lodního průmyslu EBI a ICOMIA. Absolvoval také dvě důležité schůzky. První s Philipem Easthillem, generálním sekretářem EBI. Bylo domluveno, že do EBI nyní APL nebude vstupovat, ale zůstane ve spojení a bude dostávat informace o všech novinách v EBI. Vladimír Toman zástupce EBI pozval na výstavu For Boat do Prahy. Druhá byla schůzka se Stanislavou Try z ICOMIE – APL do ICOMIE zaslala požadovanou statistiku, Stanislava Try byla také pozvána na For Boat do Prahy. Vladimír Toman omluvil APL z letního mítinku v Číně a potvrdil účast na mítinku na METZ v Amsterdamu na podzim.



Konference v Mina Rashid



Icomia World Marinas Conference se bude konat ve dnech 13.–15. října 2020 v Mina Rashid v Dubaji. Hlavním tématem konference bude „Mariny posilující cestovní ruch a ekonomiku“. Zaměří se také na regulační opatření, osvědčené investiční postupy, změnu veřejného vnímání přístavů, nové technologie stejně jako změny klimatu a udržitelnost životního prostředí. Konference chce spojit východ se západem a severem až k jihu a nabídne účastníkům, aby se podělili o odborné znalosti, inovace a technologie. Akce se koná v době veletrhu Expo 2020, takže bude velmi atraktivní pro milovníky rekreačních jachet z celého světa. Udo Kleinitz, generální tajemník ICOMIE, řekl: „Výběr místa konání této konference vysílá silný signál směrem k využití stávajících zdrojů. Mina Rashid Marina se nachází v místě dřívějšího obchodního přístavu v Dubaji, jejím cílem bylo nabídnout nejen kotviště soukromým jachtám, ale také obchodní příležitost pro rekreační zařízení a restaurace, a tak řešit relevantní aspekty veřejné akceptace plavby a udržitelnosti. Jsem opravdu rád, že se konference koná přímo v marině a na bývalé velké osobní lodi, přeměněné na hotel.“ Zaregistrovat se na konferenci můžete na www.worldmarinasconference.com.

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

PRODEJ

PLACHETNICE



Plachetnice Bavaria 37 cruiser, plně vybavená včetně topení, genakru, bimini a sprayhoodu, rok výroby 2007, cena 59 000 EUR. + možnost odpočtu DPH, kotviště Itálie. Kontakt: +420 602 340 111

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



Kvalitní motorová loď Chris-Craft Commander 31, r. v. 1970 v USA, délka 9,45 m, šířka 3,47 m, 2x zážvňový motor Nanni 147,2 kW, pro 12 osob, 6 lůžek, kuchyň, WC, sprcha. Po celkové GO. Kotví celoročně v Chorvatsku. Cena 26 000 EUR. Kontakt: +420 603 423 176



Jachta Atlantis 42, modelový rok 2006, motory 2x Volvo Penta D6 310 EVP S.N. – diesel o výkonu 2x 228 kW, délka 12,54 m, šířka 4,03 m, ponor 1,1 m, 12 osob. Loď je ve výborném stavu. Cena 148 000 EUR bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164



Regal 1900, modelový rok 2018, úplně nová, nejetá, záruka 2 roky, Volvo Penta V6 200 Catalyst, délka 6 m, šířka 2,5 m, nádrž 132 l, 6 osob, sportovní Power Tower oblouk, bimini, FastTrac, mnoho úložných prostor, možnost kotvení v Marině Slapy – ČLD. Cena 44 000 USD bez DPH. Kontakt: www.cld.cz, +420 777 620 164



inzerce



PLACHETNICE JEANNEAU SUN ODYSSEY 42 I PERFORMANCE

Prodám plachetnici **JEANNEAU SUN ODYSSEY 42i Performance** ve vynikajícím stavu připravenou k okamžitému vyplutí. Rok výroby únor 2008, do provozu srpen 2008. Pravidelná údržba a servis. Plachetnice nebyla nikdy pronajímána, první majitel, používána pouze cca 5 týdnů v každém roce.

3x kajuta, v přední kajutě a kajutě na levoboku prodloužená lůžka na 220 cm, prostorný salon včetně kapitánského stolu. Domovský přístav Chorvatsko, Marina Dalmacija Sukošan, zapláceno do 31. 3. 2020, DPH v Chorvatsku zapláceno.

Kompletní informace, výbava a specifikace na vyžádání.

Původní cena: 324 280 EUR

Cena nyní: 115 000 EUR

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	12,85 m
Šířka	4,13 m
Hmotnost	8 410 kg
Motor	Yanmar 4JH4 AE 40 kW
CE kategorie	A9/B10/C14
Kontakt:	e-mail: mlaznicka@gmail.com tel.: +420 602 208 631



Sessa S32, r. v. 2010, délka 9,5 m, šířka 3 m, 2x Volvo Penta 5,7 GXi – Z-nohy, duopropelery. Vybavení: klimatizace, přídový dokormidlovací motor, 2x lednice, topení, autopilot, navigace Raymarine. Cena 75 000 EUR bez DPH. Kontakt: www.cld.cz, +420 777 620 164



Marion 565 kabin s motorem Honda Marine BF 100A LRTU, veškeré standardní příslušenství + kompletní kabrio, LED osvětlení, vestavěná nádrž nerez, volant nerez atd. Původní cena 683 183 Kč vč. DPH, nabídková cena 610 000 Kč vč. DPH. Kontakt: www.hondamarine.cz, +420 607 951 492.



Motorový člun Scandica 20 BR Exclusive s motorem Suzuki 140 ATL a lodní dvousý přívěs 2 000 kg, vše rok 2013. Délka 610 cm, šířka 250 cm, ponor 40 cm, najeto 110 mth. Vybava: překlopitelné opěradlo spolujezdce, posilovač řízení, žebřík s teakovými nášlapky, kajuta pro 1 osobu, mnoho úložných prostor, plachta na přední sezení, kompletní kabrio s odepínacími boky, transportní plachta, rádio, navigace, echolot, nádrž na vodu + sprcha, paluba HPL teak, servisováno, kompletní doklady. Cena 640 000 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, www.wboats.cz



Motorová jachta Greenline 39 Hybrid, elektrický motor připojený k dieselovému motoru Volvo Penta D3-220 EVC E 10 kW s integrovaným generátorem 7 kW, perfektní stav, modelový rok 2018, délka 11,99 m, šířka 3,75 m, 2 kajuty + kokpit = 4 + 3 lůžka, solární balíček – 4x fotovoltaické panely na střeše 1 140 W; kuchyně – el. trouba, mikrovlnka, indukční varná deska, lednice s mrazákem; klimatizace. Cena 260 000 EUR bez DPH. Kontakt: +420 272 769 280, cld@cld.cz



Nafukovací člun Ranieri Cayman 23 Sport s laminátovým kýlem, r. v. 2018, motor Honda BF200 XU, délka 7,1 m, šířka 2,8 m, 12 osob, najeto 35 mth. Bohatá výbava – el. nerez kotva, lednice, rádio, GPS se sonarem, sprcha, nerez rám s hledáčkem a bimini, závěs pro tahání, schůdky, 2x 100Ah akumulátor, nádní čerpadlo, palivová nádrž 200 l, na vodu 45 l, krycí plachta člunu, krycí plachta řídicí konzoly, jednoosý přepravní vlek 1 800 kg. Vše v záruce. Cena kompletu k jednání 1 195 000 Kč (nový 1 950 000 Kč). Kontakt: +420 777 567 821



Motorový člun Regal 2700 ES, r. v. 2014, Volvo Penta V8 320 catalyst, DP, SS, délka 8,7 m, šířka 2,5 m, nádrž na vodu 42 l, palivová nádrž 325 l, hmotnost 2 766 kg, kotevní naviják, přídový polstr, kompletní zakrytí, koberec a lednice v kokpitu, flexiteak na koupací platformě, navigace Regal Vue, najeto cca 170 mth. Loď je k vidění na Slapech. Cena 999 000 Kč včetně DPH, cena za přívěs Wick 80 000 Kč včetně DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164

RŮZNÉ



Obytný automobil P.L.A. HS 75, r. v. 2014, Fiat Ducato 35l, 30 l/180 HP, poloaut. převodovka, 46 000 km, tažné zařízení na 2 tuny, man. klimatizace, koupeno v ČR, první majitel, nehavarované, LED osvětlení interiéru, termo izolační deky kabiny, SAT s TV, zdravotní matrace, 2x solární panel. Cena 989 900 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Obytný automobil Pössl 2 Win Plus, Citroën Jumper 2,0l, 163 HP, EURO VI, vyrobeno 2019, najeto 550 km, d x š x v: 5,99 x 2,05 x 2,58 m, 3 500 kg, 4 místa na jízdu, 2+1 na spaní, volant a řadicí páka v kůži, nádrž na naftu 90 l, topení Truma C4, nádrž na vodu 100 l, na odpadní 92 l, chladnička 80 l, 2x baterie nástavby 95 Ah, koupelna s WC Thetford, USB zásuvka, couvací kamera, Duocontrol s crashsensorem, plně elektrické ovládání bočních dveří. Cena 1 159 900 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Obytný automobil Hymer B514 CL, r. v. 2010, Fiat Ducato, 2.3 l, 130 HP, koupeno v ČR, první majitel, s minimálním nájездem km! Počet míst jízda/spaní 4/4, klimatizace kabiny, el. ovládaná zpětná zrcátka, vyhřívaná, 2x bezpečnostní zámek dveří, přední sklopná postel (nepoužívaná), panoramatické okno nad sezením, nádrž na čistou vodu 110 l, odpadní 100 l, 2x solární panel, vozidlo používané pouze v létě. Cena 999 900 Kč, nelze odečíst DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Obytný automobil P.L.A. M736, r. v. 2013, Fiat, 150 HP, koupeno v ČR, první majitel, d x š x v: 7,36 x 2,32 x 3,03 m, 3,5 t, počet míst jízda/spaní: 5/6, tažné zařízení 2 t, zpětná kamera 2čočková, 2DIN rádio Zenec s navigací, USB, AUX, Bluetooth, CD, nový solární panel (2020), najeto pouze 11 000 km. Vůz je po výměně pravé bočnice přímo u výrobce. Perfektní stav. Cena 989 900 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

TPS CENTRUM
SALE & CHARTER



PRODÁVÁTE SVOU JACHTU?

Zprostředkujeme Vám prodej včetně zajištění všech potřebných formalit.

technické prohlídky – znalecké posudky – pojištění lodí
602 724 174 | info@tpscentrum.cz | www.tpscentrum.cz



P.L.A. Happy 440, Fiat 2.3 I/151 HP, koupeno v ČR, první majitel, nehavarované, servisní knížka, d x š x v: 6,95 x 2,32 x 3,15 m, 3,5 t, počet míst na jízdu/spání: 6/6, zpětná kamera, rádio s CD/USB/AUX, reproduktory v obytné části, zimní paket, topení Truma Diesel, dveře nástavby 2zámkové centrálně uzamykané. Cena 1 208 900 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Luxusní obytný automobil Concorde Liner 1130 Gmax, koupeno v ČR, první majitel, nehavarované, servisní knížka, podvozek Iveco Eurocargo, 5,9 l/279 HP, celk. hmotnost 11 500 kg, 6 míst jízdy, 4–6 míst spaní, garáž na Fiat 500, nafta 580 l, tažné zařízení 3,5 t, přídatné naftové topení Webasto, autom. nivelace, čistá voda 330 l, fekální nádrž 230 l, 2x 120 W solární panel, SAT + 2x TV, gastank 120 l, gasalarm, podlahová i střešní klimatizace, navigace + dvojitá zpětná kamera, plynová i mikrovlnná trouba, dveře na kódový zámek, potahy kůže, trezor, 2x el. markýza, centrální vysavač... Nutno vidět! Cena 2 907 261 Kč bez DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Giottiline Therry 45, model 2020, 2,2l/165 HP otočná křesla kabiny, krásný a pohodlný obytný prostor, d x š x v: 7,36 x 2,32 x 3,1 m, počet míst jízdy/spání: 5/5–6, manuální převodovka, parkovací kamera, naftové topení Truma, LED osvětlení interiéru, závěs oddělovací kabinu, ventilátor nad kuchyňskou linkou, prostorná garáž. Cena: 1 427 211 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

RŮZNÉ

Plavba v Turecku - nabízíme 2 místa na plavbu v Turecku: Gocek, Datca, Knidos, Bodrum, Marmaris, Fetiye, Gocek. Loď Bavaria 37 (r. v. 2015), termín 2.–16. 5. 2020, cena 14 000 Kč za osobu. Kontakt: krenek@moravyacht.cz, +420 545 575 663, +420 603 264 672

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



Nabídka práce: Charterová společnost hledá posily týmu pro českou základnu v Chorvatsku. Praxe v oboru elektro slaboproud – nejlépe zkušený autoelektrikář vítán nejvíce. Náplň práce – mimo sezonu kompletní servis, opravy a údržba lodí, od broušení a obnovy antifoulingu až po odborný servis včetně elektro, v sezoně činnost skippera, pohotovostní služby na základně, přebírání a předávání lodí klientům a veškeré nutné opravy lodí za provozu. Nutná časová flexibilita! Dobrá komunikační schopnost AJ a nejméně pětileté jachtařské zkušenosti na úrovni skippera na moři nutné! Ubytování a stravování v Chorvatsku zajištěno, přesuny z/do ČR firemním vozem. Nabídky s CV prosíme písemně na bezecny@bemexboot.com



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



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

PLUS2U

**PRONÁJEM LODÍ
KAPITÁNSKÉ
KURZY
POZNÁVACÍ
PLAVBY**

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



**Předplat'te si
časopis YACHT**

www.yacht.cz



Na cestách jako doma!



PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM

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

NEVÍTE, KDE KOUPIT



Na těchto místech časopis Yacht 100% najdete!

>>> PRAHA

YachtNet

Kapitánské kurzy
v Chorvatsku

Průkazy MDČR
C, B, A i HR B

Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze

Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice

ISO 9001
certified

Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

BLUE RENT
Na cestách jako doma!

**PRODEJ • SERVIS
PRONÁJEM**

www.bluerent.cz

YACHT CLUB CERE

Marína pro kotvení lodí

Jachting pro děti,
mládež, dospělé i
handicapované

Za podpory:
DOMANSKÝ.cz **mixit**
vt project **yacht**

www.cere.cz

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

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

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

Na tomto místě
by mohl být

**VÁŠ
INZERÁT!**

Informace na telefonu:
+420 244 460 104

nebo na e-mailu:
yacht@yacht.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 kylem - SPORTIS, CAPELLI
obytné lodě a plachetnice - DELPHIA
motorové čluny - AMT, MARION
hliníkové lodě - ARRONET
hliníkové pracovní lodě - MS BOAT, ALLNAUTIC

prodejna lodí a lodních motorů:
BG Technik cs. s.r.o.
U Závodiště 251/8
159 00 Praha 5 - Velká Chuchle
Tel.: +420 263 87 08 48

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

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

Tel.: +420 606 788 878
Haštalská 9 / 110 00 Praha 1
www.lasartoria.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 interiéru - 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 věků, prodej lodních doplňků

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

MARINE

**PRODEJ LODÍ, VODNÍCH
SKÚTRŮ A MOTORŮ,
AUTORIZOVANÝ SERVIS**

Motorové čluny - Scarab,
Four Winns, Crownline
Vodní skútry - Sea Doo
Nafukovací čluny - Zodiac, Bombard,
Allroundmarin, Gladiátor
Lodní motory - Evinrude, Tohatsu, Parsun
Převážní vleky - CBS, Harbeck
Hliníkové čluny - MARINE, Starcraft, Starweld
Příslušenství - Plastimo, Lindemann

Popovická 924/4
101 00 Praha 10
tel.: +420 605 245 414

paha@marine.cz
www.marine.cz

**NEO
LUXOR®**

KNIHKUPECTVÍ

**NEJVĚŠÍ KNIHKUPECTVÍ
V ČESKÉ REPUBLICE**

Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1

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

www.neoluxor.cz

**ORBITA
SAILING**

**Specialista na
ŘECKO**

- ▶ Sporády, Kyklády, Chalkidiki
- ▶ Vlastní flotila lodí
- ▶ Prvotřídní servis

+420 602 502 602

www.orbitasailing.com

yacht

**Kompletní seznam
prodejních míst**

[www.yacht.cz/
o-casopisu/kde-koupit/](http://www.yacht.cz/o-casopisu/kde-koupit/)

>>> ČECHY

akita yacht

pronájem lodí
teambuilding
praktické
kurzy

Velikonoční
regata2020

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

AUTALODE

BAYLINER®

QUICKSILVER®

MERCURY
MerCruiser

HONDA
MARINE

Pražská 226, 251 62 Mukařov, Praha-východ
otevíráno denně: PO - NE 8.00 - 20.00 hod.
(vždy volejte předem)
tel: +420 777 693 777, autalode@seznam.cz
Autizovaný prodej a servis

www.autalode.cz

BEMEX BOAT

NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

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

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

www.bemex.cz

BOAT CENTRUM

PRODEJ A SERVIS

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

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

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

**PRODEJNA
E-SHOP**

LODNI KRAMY

bezpečně klidný nákup

www.lodnikramy.cz

MARINE

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH
SKÚTRŮ A MOTORŮ,
AUTORIZOVANÝ SERVIS

Motorové čluny – Scarab,
Four Winns, Crownline
Vodní skútry – Sea Doo
Nafukovací čluny – Zodiac, Bombard,
Allroundmarin, Gladiátor
Lodní motory – Evinrude, Tohatsu, Parsun
Přepravní vleky – CBS, Harbeck
Hliníkové čluny – MARINE, Starcraft, Starweld
Příslušenství – Plastimo, Lindemann

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

www.marine.cz

NEBOSCAR

PlasDECK®	SYNTECKÉ TEAKY
SCARANI YACHTS	LODĚ 17' - 35'
RIO YACHTS	JACHTY 34' - 68'
WARRIOR	ČLUNY 18' - 38'
IMNABA	VEŠKERÉ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

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

www.neboscscar.cz

O sails

O sails s.r.o.
Zdabořská 604
261 01 Příbram 5
602 487 300
ovcicka@seznam.cz

Výroba a opravy plachet
a doplňků na plachtelnice

Nově prodej a servis
výrobků Elvstrom sails

**ELVSTROM
SAILS**

READY LINE s.r.o.

www.ranieri.cz

PRODEJ A SERVIS

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

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

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

Wavy Boats

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

provozovna Týnice 3, 399 01 Milevsko
tel.: +420 603 482 552, +420 603 814 506
www.wboats.cz • info@wboats.cz

Bohemia Marine

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

tel.: +420 605 294 983
www.bohemia-marine.cz
info@bohemia-marine.cz

magnet press

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

Po-Pá: 7:00 - 18:00
So: 8:00 - 12:00

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

www.press.sk
listujte s námi

yacht

**HLEDÁME
NOVÉ
PRODEJCE**

VÍCE INFORMACÍ: +420 244 460 104, info@yacht.cz



Solaris Power 48 Open

Podíváme se na další z řady oceněných lodí.



Kraken 50

Představíme zajímavou plachetnici z Turecka.

Jak prodat starší loď

Poradíme, jak na to.

VYDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel Daniel Guryča

Šéfredaktorka Eva Skořepová

Inzerce Markéta Pelcmanová

Marketing Jana Ježková

Spolupracovníci

Michal Andel, Radek John,
Pavel Kreuziger, Hana Novotná,
František Novotný

Předplatné

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

Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS
Press Media

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:

KATALOG
LODÍ

DOVOLENÁ
NA LODI

WINE
& Degustation

Charter 2020

DOVOLENÁ NA LODI

**Právě
v prodeji**

**PRŮVODCE NABÍDKAMI PRONÁJMŮ LODÍ
ZAJÍMAVÉ PLAVBY A REPORTÁŽE**

NOVÝ DEFENDER

PŘIPRAVEN NA KAŽDOU VÝZVU



ABOVE & BEYOND



Robustnost nového vozu Land Rover Defender nijak nezaostává za jeho vzhledem. Říkat o něm, že je odolný, je ale trochu málo. Otestovali jsme ho v extrémních podmínkách a prokázal, že si hravě poradí s každou výzvou, kterou mu terén postaví do cesty. Je spolehlivý a nabízí mimořádně dlouhou životnost. Díky konstrukci s plně hliníkovým jádrem je to ten nejrobustnější automobil, jaký z naška Land Rover kdy vyrobila. Nový Defender. Ikona. Kategorie sama o sobě.

Od jara 2020 v našem autosalonu.

Land Rover Defender: Kombinovaná spotřeba paliva v l/100 km: 11,7-9,0; kombinované emise CO₂ v g/km: 264-235; hodnoty byly stanoveny v cyklu WLTP. Hodnoty se mohou lišit v závislosti na modelu, specifikaci, výbavě na přání a příslušenství. Další informace najdete na webu www.landrover.cz. Ilustrační fotografie.

AUTOSALON DAJBYCH

Praha 5, Plzeň

www.dajbych.cz

autosalon
DAJBYCH