6 • 2019

yacht

ČASOPIS O LODÍCH

06
9 771211 049003
XXVI. ročník
89 Kč/3,99 €

SLAPY
REKREAČNÍ DÁLNICE VODNÍCH CEST

PLACHETNICE
Sunbeam 46.1

MOTOROVÉ ČLUNY
AMT 230 DC
Regal LS4C
Prestige 590
Zodiac Medline 7.5

Nová generace JetSurfu
se vstřikováním

ULYSSE NARDIN

SINCE 1846 LE LOCLE - SUISSE

Dusák

HODINÁŘ & ZLATNÍK

Na Příkopě 17, Praha 1

www.dusak.cz

DOVOLENÁ V CHORVATSKU

Milí čtenáři,

vždycky když jedu poprvé po zimě do Chorvatska, jsem zvědavá, co se změnilo. Letos nás čekala jedna pozitivní změna hned cestou. Dálnice přes Slovinsko je dokončená, takže se cesta zase o kousek zrychlila. Už zbývá jen dokončit dálnici mezi Brnem a Vídní a vstup Chorvatska do Schengenu, oboje je ale zatím v nedohlednu.

Jarní Chorvatsko na mě dýchlo svou příjemnou klidnou atmosférou, i když letos poněkud studenější. Ani u nás není jaro z nejteplejších, tak není důvod si stěžovat. Také restaurace, do kterých obvykle chodíme, si až na jednu výjimku zachovaly svou kvalitu a překvapivě i ceny. Pro majitele lodí, kteří přijíždějí do Chorvatska po silnici i po vodě, se od letošního roku změnily pobytové taxy. Pro větší lodě a dlouhodobé pobyty jsou levnější, pro malé lodě a krátkodobé pobyty naopak o něco dražší. Jejich přehled najdete na straně 72.

Překvapila mě neznalost českých kapitánů základních pravidel vyhýbání se na moři. Když zkušený jachtař, který má za svůj život napluto mnoho mil nejen v Chorvatsku, nedá přednost v plavbě jiné plachetnici plující stejně jako on pouze na vítr ve chvíli, kdy pluje s pravobokem (tedy na větru zleva – port tack) a druhá plachetnice s levobokem, a hájí se tím, že platí COLREG, tedy přednost zprava, je to více než zarážející.

Ať už se chystáte na dovolenou na plachetnici nebo na motorovém člunu, zopakujte si alespoň základní pravidla vyhýbání se na moři. Následky srážky mohou být fatální! Nezapomeňte ani na předpovědi počasí, i v letním Chorvatsku může přijít pořádná bouřka.

Šťastnou plavbu a příjemné čtení přeje

Eva Skořepová
šéfredaktorka

Foto Pavel Nesvadba

MOBIL TABLET ONLINE
PDF verze k dispozici
na **www.yacht-magazine.cz**

FACEBOOK INSTAGRAM

OBSAH

PRESTIGE 590

Elegance, pohodlí, prostor, výkon. To jsou ve zkratce hlavní plusy motorové jachty Prestige 590. Jestli hledáte loď pod devatenáct metrů, neměla by ujít vaší pozornosti.

LODĚ 8

AKCE 12

PRESTIGE 590 14
Na moři jako doma

REGAL LS4C 22
V jasné tyrkysové

AMT 230 DC 28
Vlajková loď z Finska

EKOLOĎ PRO BUDOUCNOST 34

ZODIAC MEDLINE 7.5 38
Zábava na moři

SUNBEAM 46.1 42
Samé superlativy

TIPY 48

NOVÁ GENERACE JETSURFU SE VSTŘIKOVÁNÍM 52

JAK VYBRAT SPRÁVNOU ZÁCHRANNOU VESTU? 54

SLAPY, REKREAČNÍ DÁLNICE VODNÍCH CEST 58

VÝCHODNÍ POBŘEŽÍ USA 64
Se SNĚHURKOU kolem světa

SUNBEAM 46.1

Na Evropskou loď roku 2019 kategorie Luxury Cruiser jsem náhodou narazila v barcelonském přístavu Port Ginesta.

JAK VYBRAT SPRÁVNOU ZÁCHRANNOU VESTU?

Záchranná vesta je bezpochyby jedním z nejdůležitějších prvků bezpečnostní výbavy na moři. Ani sebelepší vesta nám ale nepomůže, pokud ji nemáme na sobě. Proto je potřeba vybírat záchrannou vestu tak, aby odpovídala podmínkám, ve kterých ji budeme používat, a zároveň byla dostatečně pohodlná, aby nám nevadilo mít ji většinu času na moři na sobě.

SLAPY, REKREAČNÍ DÁLNICE VODNÍCH CEST

V České republice není jiná vodní cesta ani vodní nádrž, která by se těšila takové oblibě a zároveň vzbuzovala takové protikladné vášně, jako jsou Slapy. Sbírka emotivních dopisů odpůrců a podporovatelů rekreační plavby, která je založena v archivech příslušných úřadů, by vydala na samostatnou publikaci, jež by jistě posloužila k sociologickým výzkumům o stavu tolerance v české společnosti.

CO VÁS ČEKÁ PŘI CESTĚ DO CHORVATSKA? 72

ABY VÁM NA LODI CHUTNALO 74
Omeleta s jarní cibulkou

PLAVBA ZA BÁJNOU ATLANTIDOU 76

PRAHA STAVÍ BAROKNÍ LOĎ BISSONA PRAGA 82

JANA SLÍVOVÁ MISTRYNÍ EVROPY VE WINDSURFINGU 84

JACHTING NA NECHRANICÍCH 86

SERVIS 88

PRODEJ/KOUPĚ/ PRONÁJEM/KURZY 93

PŘIPRAVUJEME 98

Na titulní straně JetSurf
Foto JetSurf

SAIL GP
AUS
ORACLE
ROLEX
SAIL GP
FRA
SAIL GP
日本
ORACLE
ROLEX

SAIL GP V SAN FRANCISCU

Na začátku května všichni s napětím sledovali rozjížďky série Sail GP ze San Francisca, které nabízejí skvělé souboje foilujících katamaranů. Na startu šest týmů, na programu pět rozjížděk a závěrečný match race. Vítězem se stal australský tým Toma Slingsbyho. Další závod začíná 21. června v New Yorku.

Foto Sam Greenfield/SailGP

PROTOTYP NA VELKÉM DÁŘKU

Marine 400 SC pro trenéry

Firma MARINE vyvíjí lehkou hliníkovou loď pro trenéry. Prototyp Marine 400 SC jsme testovali během pohárového závodu tříd Evropa a Optimist na Velkém Dářku. Ještě jsou potřeba nějaké úpravy, ale ve větru přes 10 m/s se loď rozhodně osvědčila. Jedná se o šikovný lehký člun, který se velmi dobře ovládá, je obratný, jednoduše se s ním manévruje. Byl osazen motorem Tohatsu 20 HP, ale celý výkon jsme vůbec nevyužili, pro jednoho nebo dva lidi na palubě by stačil motor o výkonu 10 nebo 15 HP. Tím by se mohl člun bez omezení používat i na Lipně nebo Nových Mlýnech. Loď je prostorná, bez problémů se do ní naloží bójky, náhradní plachty, kormidla a další věci, které jsou na vodě při tréninku nebo závodech plachetnic potřeba. Další výhodou je manipulace – snadno se dá na vodu a vytáhne z vody jakýmkoli autem nebo ručně, manipulaci s přívěsem v pohodě zvládne jeden člověk. Cena je v porovnání se stejně velkým nafukovacím člunem výrazně nižší. Po dalších úpravách – zejména po rozšíření ochranné pěny na bocích – lodě budeme v testech pokračovat. Více na **www.marine.cz.**

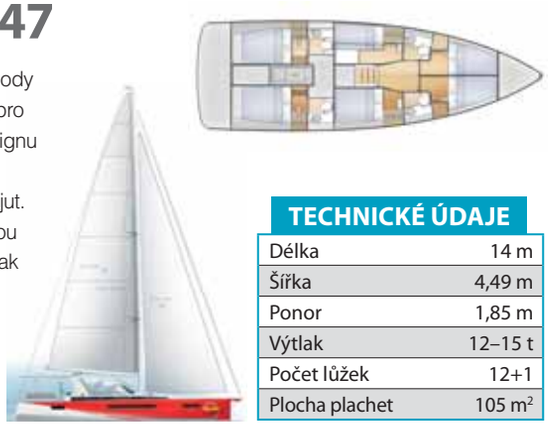
TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	3,99 m
Šířka	1,53 m
Ponor	0,2 m
Hmotnost	80 kg
Počet osob	5
Nosnost	420 kg
Motor	Tohatsu 20 HP

NĚCO MEZI KATAMARANEM A PLACHETNICÍ

Jeanneau Sun Loft 47

Nový koncept – monocat Sun Loft 47 spojuje výhody plachetnice a katamaranu a je určen především pro charter. Je to vskutku originální loď, na jejímž designu se podílel Philippe Briand. V interiéru nabízí šest pohodlných zcela oddělených dvoulůžkových kajut. Počítá se s tím, že je charterové společnosti budou pronajímat samostatně a nikoli pouze celou loď, jak je to nyní běžné. Komfortní zázemí najde na palubě i profesionální kapitán. Jedna z největších charterových společností na světě Dream Yacht Charter tomuto trendu věří. Více informací na **www.fasyachting.cz**.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	14 m
Šířka	4,49 m
Ponor	1,85 m
Výtlak	12–15 t
Počet lůžek	12+1
Plocha plachet	105 m^2

PRO VODNÍ ZÁCHRANNOU SLUŽBU

MS Boat S 500 WT

Vodní záchranná služba má od letošního jara pět nových lodí. Pětimetrové hliníkové čluny pro pětičlennou posádku MS Boat S 500 WT poháněné motory Honda BF80 dodala firma BG Technik cs. Celková koncepce této lodě umožňuje volbu celé řady provedení paluby od jednoduché konzoly řízení až po zcela uzavřenou a plně vybavenou kajutu se sedadly pro dvě osoby, což dovoluje využití po celý rok. Paluba tak může být přizpůsobena individuálním požadavkům majitele. Loď je opatřena sklopnou rampou na přídi s nájezdem, po kterém lze na přední palubu najet například se čtyřkolkou nebo traktůrkem. Ovládání sklopné rampy je buď manuální pomocí páky umístěné přímo v přídi lodi, nebo hydraulické stiskem tlačítka na přístrojové desce. Konstrukce trupu poloskořepinového typu je vyztužena přepážkami a podélníky a svařena z kvalitního námořnického hliníkového plechu o síle 4 mm. Díky této konstrukci využívané v leteckém průmyslu je tuhost kýlu mimořádně vysoká a poskytuje lodi jedinečné jízdní vlastnosti. Odolná podlaha a velké úložné prostory činí z této pracovní lodi pomocníka do nepohody. K tomu přidejme dobrý výhled z kapitánského místa, vysokou nosnost, snadný přístup do kajuty jak z přední, tak i ze zadní paluby a jednoduchou údržbu a je jasné, že pro pracovní čety údržby říčních koryt a nádrží, hasiče, rybáře či policejní složky bude výbornou volbou se širokým spektrem využití. Více na **www.hondamarine.cz.**

Elektromobil s DNA Audi.

Vstupte do nové éry v prvním plně elektrickém SUV s komfortním dojezdem 417 km, inteligentní rekuperací energie a futuristickými technologiemi včetně virtuálních zpětných zrcátek.
Zažijte výjimečnou jízdu s dynamickým sportovním výkonem charakteristickým pro vozy Audi.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Audi e-tron: 0,0 l/100 km, 23,7–24,6 kWh/100 km (NEDC), 22,5–26,2 kWh/100 km (WLTP). Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy. Foto je pouze ilustrativní.

ROS, a.s.
Poříčí 124/3, Brno
www.audi.cz/ros

PEUGEOT DESIGN LAB A LATITUDE 46 SPOJILY SÍLY

Tofinou 9.7

Loděnice Latitude 46 vyzvala studio Peugeot Design Lab a architekta Michele Molina, aby její nové luxusní plachetnici dodali „neoklasický" design. Vznikla tak plachetnice mimořádně elegantních čistých jemných linií, která je dlouhá 9,75 m a je určena pro denní vyjížďky na moře. Na její výrobu byly použity lakovaný mahagon, nerezová ocel a chrom. Tofinou 9.7 má širší trup než ostatní modely této značky, čímž se zvýšila ergonomie kokpitu. Všechny ovládací prvky má kormidelník na dosah ruky. První dvě plachetnice budou na vodě v červnu v La Rochelle. Více na **www.tofinou.com.**

DYNAMIKA I KOMFORT

Sealine C390

Nový Sealine C390 kombinuje dynamické vlastnosti modelu C330 s komfortem velké lodě C430. Rozměrná panoramatická okna a otevírací střecha patří k typickým znakům lodí této značky. Hlavními přednostmi jsou široká koupací platforma a vlastní koupelna se samostatnou sprchou v kajutě majitele. Interiér je velmi univerzální s možností až tří dvoulůžkových kajut a dvou koupelen. Další novinkou je velký prostor na zádi, který může sloužit jako kajuta, šatna nebo skladiště pro vodní hračky. Plynulý přechod mezi salonem a kokpitem zajišťují velké otevírací dveře a jednoúrovňová podlaha. Loď pohánějí standardní čtyřválcové motory D4 s výkonem 300 koní nebo šestiválcové motory D6 Volvo Penta s výkonem 370 koní. Více na **www.tpscentrum.cz.**

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	12,5 m
Šířka	3,85 m
Ponor	1,19 m
Podjezdná výška	3,8 m
Výtlak	10,52 t
Motory	2x Volvo Penta D4 300 HP/ 2x Volvo Penta D6 370 HP
Objem nádrže na palivo	900 l
Objem nádrže na vodu	400 l
Maximální rychlost	34 uzlů
Kategorie CE	B
Základní cena	309 950 EUR bez DPH

KONCEPT PRO MILOVNÍKY RYCHLÉ JÍZDY

Vanquish VQ40

Tento impozantní koncept motorové lodě pro milovníky rychlých aut spojuje špičkové holandské řemeslné umění s výkonným stupňovitým trupem firmy Bakewell-White Yacht Design podle návrhu Guida de Groota. VQ40 bude postaven z vysoce kvalitního kompozitu a měl by vynikat bezkonkurenčním zrychlením, chováním na vlnách a skvělou ovladatelností. O standardní pohon se postará dvojice dieselových motorů Volvo D4 o výkonu 320 koní s pohonem DPI a maximální rychlostí 40 uzlů. V nabídce bude i verze s přívěsnými motory Mercury Verado o výkonu až 3x 400 HP a maximální rychlostí 54 uzlů. Kokpit nabízí prostor až pro 14 osob. Za sedadly řidiče a spolujezdce nechybí venkovní kuchyně. V podpalubí se skrývá manželská postel, sprcha a WC. Více na **www.vanquish-yachts.com.**

Příjemné prožití letní sezóny Vám přeje Exclusive Yachts s.r.o.

www.exclusive-yachts.cz

Velká cena kajutových plachetnic

O víkendu 22.–23. června v Jachetním klubu Černá v Pošumaví odstartuje první ročník Velké ceny, který bude otevřen pro kajutové plachetnice všech velikostí. V průběhu víkendu je plánováno šest rozjížděk a v sobotu společenský večer. Akce tak volně naváže na dlouhou tradici okruhových závodů kajutových plachetnic na Lipenské přehradě. „Pořádáme velké množství dálkových závodů pro kajutové plachetnice, ale takovýto závod v našem portfoliu zatím chyběl. Těšíme se, že dorazí závodníci ze všech koutů republiky a užijí si parádní víkend na Lipně," uvedla ředitelka závodu Eva Manochová Marušková. Prologem tohoto závodu bude tradiční Lipno Marathon, který odstartuje v sobotu 15. června z Lipna nad Vltavou.
Více informací na **www.yccerna.eu.**

Svatojánské slavnosti NAVALIS 2019

Letos jsme oslavili již 11. ročník, kdy se v novodobé historii v Praze uskutečnily obnovené vodní barokní Svatojánské slavnosti NAVALIS. Oslavovaly nejznámějšího českého světce Jana Nepomuckého, patrona zpovědního tajemství, dobré pověsti, města Benátek v Itálii a všech lidí od vody. Slavnosti se konaly 14.–15. května a hlavními protagonisty byli letos veslaři z Halštatského jezera, kteří s sebou přivezli do Prahy ke Karlovu mostu na hladinu řeky Vltavy historické lodě, tzv. Zille. Akce se již tradičně zúčastnili i benátští gondoliéři se svými nádhernými loděmi a válečnou barokní lodí Bissonou Biancou, ze které se stane Bissona Praga. Lodě Zille dopravovaly od pradávna sůl do okolních částí Evropy. Tato lodní doprava v podstatě poprvé v historii sjednotila Evropu obchodem se solí. Takzvaní šífaři ze Solné komory stavěli již od 8. století dřevěné lodice v Benátkách a ti samí lidé z jezera Traun splavnili roku 1550 Vltavu z Týna nad Vltavou do Prahy a začali stavět tzv. naháče neboli nahé Zille. Můžeme říct, že benátské lodice, halštatské Zille a dřevěné vltavské šífy byly stejné konstrukce. Jak na Halštatském jezeře, tak v Benátkách se vesluje čelem ve směru plavby. Pro návštěvníky bylo připraveno halštatsko-benátské odpoledne na Hergetově cihelně, alegoricky zdobené lodě, slavnostní mše svatá v katedrále sv. Víta, Vojtěcha a Václava, svatojánské procesí jdoucí na Karlův most včetně Kunovického banderia, regata lodí nebo plavba otužilců. Nechyběl ani jedinečný hudební program. Zaznělo Oratorium di San Giovanni Nepomuceno od italského barokního skladatele Antonia Caldary pod vedením skladatele, dirigenta a držitele Českého lva Kryštofa Marka. Celé slavnosti se těšily značné návštěvnosti i přes nepřízeň počasí. Organizátoři však dobrovolně zrušili rok plánovaný tichý barokní ohňostroj. Více informací na **www.navalis.cz.**

Foto Petr Čech

Tipy na příští měsíc

VÝSTAVA		
20.–23. 6.	Shanghai International Boat Show, Pudong, Čína	**www.boatshowchina.com**
ZÁVODY KLASICKÝCH PLACHETNIC		
5.– 9. 6.	Les Voiles D'Antibes	**www.voilesdantibes.com**
19.–23. 6.	Argentario Sailing Week	**www.argentariosailingweek.it**
NÁMOŘNÍ ZÁVODY Z ČESKOU ÚČASTNÍ		
31. 5.–8. 6.	Mistrovství světa ORC v Šibeniku	**www.orcworlds2019.com**

Závody klasických plachetnic

Č A S O M Í R A M I S T R Ů

Švýcarská hodinářská společnost EDOX představuje novinku kolekce CO-1. Výjimečný chronograf automat s pouzdrem v kombinaci oceli a karbonu je svými ostrými tvary a dynamickým designem ideální pro ty, kteří se věnují plavání, jachtingu nebo stejně jako partner EDOX Pal Virik Nilsen adrenalinovému světu motorových člunů. Tyto hodinky jsou perfektním doplňkem pro zákazníky, kteří požadují dokonalou funkčnost s přehledným číselníkem a moderním designem. **EDOX - časomíra mistrů.**

Pal Virik Nilsen
Professional Powerboat Racing Driver

CO-1
EDOX kalibr 011, karbonové pouzdro a luneta,
průměr 45mm, safírové sklo tl. 3mm,
voděodolnost 500m/50ATM,
průhledné zadní víko.

EDOX

Maître Horloger - Les Genevez
depuis 1884

EDOX 135 YEARS

NA MOŘI JAKO DOMA

PRESTIGE 590

test yacht

Elegance, pohodlí, prostor, výkon. To jsou ve zkratce hlavní plusy motorové jachty Prestige 590. Jestli hledáte loď pod devatenáct metrů, neměla by ujít vaší pozornosti.

Na designu spolupracovaly firmy JP Concepts, Garoroni Design a Prestige Engineering.

Kořeny motorových jachet Prestige spadají až do roku 1989. Francouzská loděnice Jeanneau se tehdy rozhodla riskovat a zkusit proniknout do segmentu luxusních motorových člunů. Risk se vyplatil. Časem vznikla z původního experimentu samostatná značka, nad kterou konkurenti nejdříve trochu ohrnovali nos, ale v současné době je potřeba ji brát vážně. Prodejní čísla to jasně dokazují. Dnes nabízí celkem osm modelů ve dvou řadách – sportovnější S-line a komfortnější Flybridge, kde mají zákazníci na výběr z pěti typů. Jejich délka se pohybuje od dvanácti do třiadvaceti metrů. Model Prestige 590, o kterém bude dnes řeč, patří svými 18,7 metry v rámci řady spíše mezi větší modely.

V přední části salonu stojí po pravé straně kormidelnické stanoviště s navigačními přístroji.

Nejrozměrnější kajuta určená pro majitele není na přídi, jak bývá zvykem, nýbrž přibližně uprostřed lodi.

Na přídi je pak ještě jedna větší kajuta.

Menší z kajut pro hosty umístil výrobce na levobok.

Jachta má vysokou robustní siluetu. Na první pohled je znát, že se výrobce snažil přivést do všech prostor co nejvíce světla. Přední části trupu dominuje dlouhé asymetrické okno. Plně prosklená je i nástavba. Navzdory robustnímu vzezření působí loď spíše sportovním dojmem. Prestige 590 je navržena buď pro šest, nebo sedm lidí na spaní. Záleží na tom, jestli chcete na zádi malou kajutu pro posádku (např. profesionálního kapitána) či hangár pro motorový člun. Kapitánská kajuta obsahuje jedno lůžko a samostatnou oddělenou koupelnu s toaletou a sprchou. Světlo do ní přivádí velké okno v zrcadle nad koupací plošinou.

Na pravoboku vidíme v kokpitu prostornou sedačku ve tvaru písmene „L“, nebo spíš křížence sedačky s opalovací plošinou.

Směrem na záď se otvírají posuvné dveře do kokpitu.

Kajuty

Zbylé kajuty na lodi jsou větší. Nejrozměrnější kajuta určená pro majitele není na přídi, jak bývá zvykem, nýbrž přibližně uprostřed lodi. Vedou do ní samostatné schody z kuchyně. Je vybavena velkorysým dvojlůžkem umístěným v ose trupu. Na přední stěně majitelské kajuty visí velká televizní obrazovka. Na pravobok se vešla nízká skříňka, jež může posloužit i jako odkládací stolek. Na levobok umístil výrobce dvě sedačky a stolek. Úplně vzadu stojí na levoboku kajuty pro majitele malá šatní skříň. V přední stěně kajuty pro majitele se otvírají dvoje dveře. Pravé vedou do samostatné kou-

Střední část salonu tvoří obrovský komfortní lounge.

Velkou devízou této lodě je pohodlný flybridge.

V zadní části nástavby se rozkládá kuchyň.

pelny se sprchou, umyvadlem a toaletou, levé do šatny s velkým zrcadlem a poličkami. Šatnu a koupelnu navzájem propojují další prosklené dveře.

Zbylé dvě kajuty na lodi jsou pro hosty. Vstupuje se do nich ze společné předsíně, do níž vedou schody ze salonu. Menší z kajut pro hosty se nachází na levoboku. Vešla se do ní dvě samostatná lůžka se společným nočním stolkem a skříní. Na přídi je pak ještě jedna větší kajuta. Výrobce ji označuje jako VIP. Stojí v ní velké dvojlůžko v ose lodi, které se dá rozdělit na dvě samostatné postele. Obyvatelé VIP kajuty mají k dispozici také další televizní obrazovku. Oblečení si mohou uložit do rozměrné šatny na pravoboku a menší skříně na levoboku. Vešel se i malý kosmetický stolek. Obě kajuty pro hosty mají společnou koupelnu s toaletou na pravoboku.

Salon a kuchyňka

Z předsíňky se dá vyjít do salonu. V jeho přední části stojí po pravé straně kormidelnické stanoviště s navigačními přístroji, vysílačkou a tak podobně. Kormidelník má k dispozici široké a pohodlné křeslo. V případě špatného počasí určitě ocení dvojici stěračů na předním skle. Všechny nové jachty Prestige bude možné od modelového roku 2020 vybavit systémem DockSense od Raymarine. Za záda kormidelníka umístil výrobce polstrované sezení, přerušené posuvnými dveřmi na palubu. Na levoboku

Šatnu a majitelskou koupelnu navzájem propojují prosklené dveře.

inzerce

SEA-DOO

TRIXX
PRO TRIKY A ZÁBAVU

GTI
PRO RODINNÉ VÝLETY

GTX
EXKLUZIVNÍ POHODLÍ

Výhradní zastoupení pro Českou republiku:

+420 491 474 045
obchod@marine.cz

www.marine.cz

DockSense

Přistávací manévry a vyplutí představují pro většinu lidí nejobtížnější část plavby. Společnost Raymarine, jež se soustřeďuje na námořní elektroniku, přišla se systémem, který je usnadňuje. Jmenuje se DockSense. Jeho nejdůležitější součástí je soustava automatických stereo kamer (vhodnější označení by možná bylo dálkoměrů), která analyzuje vzdálenosti k molu, ostatním vyvázaným lodím, bójím a tak podobně. Kromě kamery využívá systém samozřejmě i GPS a soustavu gyroskopů a akcelerometrů. Systém tak má velmi přesné údaje o rychlosti a poloze lodi. Počítač vytvoří okolo jachty virtuální nárazníkovou zónu. Pokud se do ní dostane nějaká překážka, okamžitě lodí popojede tak, aby nehrozila srážka. Využívá při tom jak hlavní pohon, tak boční manévrovací motory. Počítá i se splouváním lodi vlivem větru a proudu. Systém funguje u všech velikostí lodí ve známých i neznámých marinách. DockSense se ovládá joystickem z kormidelnického stanoviště a limitujícím pro rozšíření tohoto systému tak bude pravděpodobně jen cena, která ještě nebyla v době uzávěrky zveřejněna. Během testů v Cannes jsem si při manévrování s tímto systémem připadal spíše jako v počítačové hře, i když jsem seděl na můstku reálné lodi.

dveře na palubu nejsou potřeba. Všechno místo zde zabírá sedačka ve tvaru písmene „U“ a jídelní stůl. V zadní části nástavby se rozkládá kuchyň. Linka pokrytá černým mramorem má dřez, troubu, elektrický sporák a kdo ví co ještě. Samozřejmostí je spousta poliček a úložných možností. Na pravoboku vedou z kuchyně už zmíněné schody do kajuty pro majitele.

Kokpit a flybridge

Směrem na záď se otvírají posuvné dveře do kokpitu. Stíní ho převislá střecha nástavby s horní palubou. Na pravoboku vidíme v kokpitu prostornou sedačku ve tvaru písmene „L“, nebo spíš kříženec sedačky s opalovací plošinou. Před sedačkou najdeme další stolek. Na levoboku se dá z kokpitu sejít na koupací plošinu. Výška koupací plošiny nad vodou je

Řídicí centrum na flybridgi je plně vybavené všemi přístroji.

Televizí je na lodi několik, kromě obou velkých kajut i tato vysunovací v salonu.

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Otáčky za minutu	600	1 000	1 500	2 000	2 200	2 400	2 600	2 800	3 000	3 036
Rychlost v uzlech	4,6	7,6	10,2	11,9	14,9	19,6	21,5	24,6	27,1	27,8
Spotřeba v litrech za hodinu	5,4	15,4	46	105,8	124,7	152,9	178,1	204	230,1	245,3
Poznámka: Testováno při plném zatížení lodě posádkou, s plnými nádržemi na vodu i palivo, propelerem Zeus M8, na klidné hladině.										

Dvojice motorů Cummins 8.3 o výkonu 600 koní dokáže lodi udělit maximální rychlost osmadvacet uzlů.

nastavitelná. Ovládá ji malý elektromotor. Pokud se vrátíme do kokpitu, lze z něj projít okolo nástavby na příď.

Okolo celé lodě je možné pohodlně procházet venkem. Většinu prostoru na přídi zabírá další rozměrná polstrovaná opalovací plocha s vyklápěcími opěradly. Když už máte slunce plné zuby, můžete nad ní roztáhnout plátěnou střechu. Přibližně stejně velká opalovací plocha se rozkládá také v přední části flybridge. Přístup na něj je po schodech na levé straně kokpitu. Uspořádání samotného můstku je jinak vcelku standardní. Pracoviště kormidelníka umístil výrobce na levobok tak, aby od kormidla bylo vidět na badeplato, což umožňuje lepší kontrolu při přistávání. Za záda kormidelníka se vešla malá kuchyňka s grilem, na pravobok pak další sezení se stolkem.

Zbývá ještě probrat výkony. Dvojice motorů Cummins 8.3 o výkonu 600 koní dokáže lodi udělit maximální rychlost osmadvacet uzlů. Z testů výrobce vychází, že loď má při této rychlosti akční rádius 249 námořních mil. Při doporučené cestovní rychlosti dvaadvacet uzlů je dosah zhruba 270 mil.

Pokud máte hodně času, můžete se plouživ ekonomickými sedmi uzly. Loď tak zvládne bez dotankování urazit víc než tisíc mil. Samozřejmě záleží na stavu moře, teplotě vzduchu a vody, čistotě trupu a vrtulí, zatížení a dalších vlivech.

Text Radek John
Foto Daniel Guryča
a Jean-Jacques Bernier

TECHNICKÉ ÚDAJE

Prestige 590	
Design	JP Concepts/Garoroni Design/ Prestige Engineering
Délka	18,7 m
Šířka	4,84 m
Ponor	1,35 m
Výtlak	19 490 kg
Počet lůžek	6+1
Motory	2x Cummins QSC 8.3, 2x 600 HP
Maximální rychlost	29 uzlů
Cestovní rychlost	23 uzlů
Objem palivových nádrží	2 200 l
Objem nádrží na vodu	760 l
Objem odpadní nádrže	170 l
Kategorie CE	B12/C14
Cena testované lodě	1 262 779 EUR bez DPH
www.prestige-yachts.cz	

inzerce

EPROPULSION

SPIRIT 1.0

Užijte si vyjížďky na člunu bez hučení a bzučení. Motor Spirit 1.0 s odnímatelnou lithium-polymerovou baterií je srovnatelný s benzinovým závěsným motorem o výkonu 3 HP.

VAQUITA

Pohon s lodním šroubem Vaquita lze upevnit na téměř všechny kajaky, kanoe, malé čluny a SUP. Perfektní pohon pro rychlý pohyb vpřed, včetně baterie a příslušenství.

Allroundmarin®
Alltechnik Handelsges.m.b.H
Rheinboldtstrasse 11-13, A-2362 Biedermannsdorf bei Wien
+43 (0)2236 64676 -0 +43 (0)2236 64676-76
office@allroundmarin.at www.allroundmarin.com

Obchodní partner Allroundmarin je i ve vašem okolí

V JASNÉ TYRKYSOVÉ

test yacht

REGAL LS4C

Nový Regal LS4C byl navržen pro všestrannou plavbu bez kompromisů v požadavcích na prostor a pohodlí na palubě. Zda tomu tak opravdu je, jsme měli možnost vyzkoušet na Slapech. Čekala tam na nás tyrkysově modrá loď, která předvedla, co umí.

Vícepolohová opěradla umožňují sezení po i proti směru jízdy nebo zcela rovné lehátko. Masivní teakový stůl najde využití v kokpitu i v podpalubí.

Člun disponuje stejně jako ostatní lodě značky Regal patentovaným trupem FasTrac, který zvyšuje rychlost a přináší úsporu paliva. Je konstruován s CE certifikátem pro sedm osob (nosnost 823 kg). My jsme byli na palubě tři. Kokpit je prostorný, zcela jistě by se zde pohodlně usadilo všech sedm pasažérů. V rozích protiskluzové podlahy nechybí odtoky, čištění je tedy bezproblémové. Všechny sedačky se mohou pochlubit pěkným zpracováním v detailech i komfortním polstrováním a jejich uspořádání přináší do kokpitu více místa. Navíc se velmi snadno rozkládají a překlápí do různých pozic na sezení po i proti směru jízdy nebo na opalování. Držáky nápojů jsou na dosah ruky, ať se posadíte kamkoliv. Hodně úložných prostorů objevujeme jak pod sedačkami, tak pod podlahou uprostřed kokpitu, kam se uklízí také teakový stůl.

Na palubní desce najdeme displej Garmin se všemi údaji od motoru a navigací. Je k němu možné dále připojit hloubkoměr, fishfinder

Praktická jsou nerezová madla v zadní části oblouku, za která se můžete chytit při vystupování a nastupování na palubu nebo přidržet loď při přistávání.

Maximální rychlost se vyšplhala přes 40 uzlů.

nebo radar. Večer přijde vhod osvětlení kokpitu a o zábavu nejen během plavby se postará audio systém Fusion s bluetooth a šikovnou schránkou na odložení iPodu nebo mobilu.

Loď má rozvod pitné vody – v kokpitu je dřez a na zádi sprcha na obrovské koupací plošině. Ta může mít příplatkový protiskluzný povrch v barvě sladěné s ostatními prvky jako na testované lodi nebo lze zvolit i umělý teak. Stejný povrch je použit i na schodech na přední palubu. Na podlaze kokpitu může být příplatkový koberec nebo flexiteak. Na rovnou

Na přední palubu se prochází děleným čelním sklem po schodech, které slouží zároveň jako odsunovací dveře do kajuty.

Na toaletě máte pocit, že jste na mnohem větší lodi.

přední palubu se dá nainstalovat polstrované opalovací lehátko.

Masivní radarový oblouk se při vjezdu do garáže nebo na transport jednoduše sklopí stiskem tlačítka. Na něj navazuje pevné látkové bimini. Právě díky tomu, že je uchyceno k ob-

> Loď má rozvod pitné vody – v kokpitu je dřez a na zádi sprcha.

louku, lze i s roztaženým bimini plout maximální rychlostí bez jakýchkoli vibrací. Pomocí zipů je pak možné připojit další díly látkového perseniku a zakrýt celý kokpit. Praktická jsou

Navigační systém Garmin 742 se 7palcovým dotykovým displejem s vysokým rozlišením je na dosah ruky.

V kajutě lze rozložit velké dvojlůžko nebo k lavicím instalovat stůl z kokpitu.

V kokpitu nechybí dřez s tekoucí vodou.

nerezová madla v zadní části oblouku, za která se můžete chytit při vystupování a nastupování na palubu nebo přidržet loď při přistávání.

Důmyslné řešení kajuty, jejíž vchod uzavírají odsunovací schody vedoucí na přední palubu, zajistí plnohodnotný prostor pro spánek dvou

Do tohoto prostoru patří stůl, je opatřen úchyty, aby se při rychlé plavbě nepoškodil.

Patentovaný trup FasTrac zvyšuje rychlost a přináší úsporu paliva.

Audio systém Fusion Marine Sound se šesti 200wattovými reproduktory s vodotěsným krytím se schránkou na iPod nebo mobil a připojením bluetooth se postará o zábavu na lodi.

Na lodi je i fekální nádrž s vypouštěním a stavoznakem.

Detektor plynu rozpozná, když jsou v kajutě nebezpečné výpary.

Na zádi je k dispozici sprcha a také tlačítko pro zvedání motoru.

Testovaný Regal LS4C poháněl osmiválec Volvo Penta o výkonu 300 HP.

Madlo a oko na tahání lyžaře nebo vodních hraček na zádi

osob a zároveň poskytuje soukromí na toaletě. V kajutě lze rozložit velké dvojlůžko nebo k lavicím instalovat stůl z kokpitu. Na testované lodi je oddělený splachovací záchod se vstupem jak z kokpitu, tak z kajuty, i fekální nádrž. Ve standardu je pouze chemické WC. K bezpečnostním prvkům patří automatický hasicí přístroj v prostoru motoru nebo spínač duální baterie.

Držáky nápojů jsou dobře dostupné, ať se posadíte kamkoliv.

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Otáčky za minutu	750	1 000	1 500	2 000	2 500	3 000	3 500 skluz	4 000	4 500	5 000	5 500 maximum
Rychlost v uzlech	3	4,5	6,5	7,5	10,3	17,8	24,5	27,5	31,5	36,5	43,5
Poznámka: Testováno za silného větru, ve vlnách, se třemi osobami na palubě.											

Spolujezdec má v dosahu ovládání rádia a praktický odkládací prostor.

Testovaný Regal LS4C poháněl osmiválec Volvo Penta o výkonu 300 HP s katalyzátorem, vnitřním chladicím okruhem antifreeze a nerezovou vrtulí duoprop. Během testu na zvlněné slapské hladině, neboť foukal poměrně silný vítr, šla loď dobře do skluzu. Zrychlení z 0 do skluzu jsme naměřili 6 vteřin, z 0 do maximální rychlosti 19 vteřin. Naměřené rychlosti najdete v tabulce. Maximální rychlost vyšplhala přes 40 uzlů. Ocenili jsme také přesné manévrování v přístavu, nejen díky použité vrtuli, ale i díky domontovávanému bowthrusteru, který se v silném větru osvědčil.

Regal LS4C je příjemná loď, na které strávíte plnohodnotný víkend na vodě. Zároveň ji snadno převezete na přívěsu k moři nebo kamkoli po Evropě. Přináší dostatek adrenalinu při rychlé plavbě i pohodlí pro posezení s přáteli.

Text a foto Eva Skořepová

Kotva, řetěz i elektrický vrátek umístěné na přídi umožňují bezproblémové kotvení v zátokách.

V jednom z úložných prostorů je k dispozici chladicí box.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Regal LS4C	
Délka	7,42 m
Šířka	2,5 m
Podjezdná výška	1,7/2,4 m
Hmotnost	2 131 kg
Počet osob	7
Motor	Volvo Penta V8 300 DP
Objem nádrže na palivo	212 l
Cena	od 79 440 USD bez DPH
Cena testované lodě	104 865 USD bez DPH
www.cld.cz	

inzerce

ALTUMARE

LAGOON DISTRIBUTOR

Best 2014 New Lagoon Distributor

- vlastní základna (Olympic marina) v Řecku
- autorizovaný prodej a servis Lagoon
- individuální charter management
- osobní přístup, profesionální služby
- pronájem katamaranů Lagoon na celém světě

LAGOON

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

VLAJKOVÁ LOĎ Z FINSKA

test yacht

AMT 230 DC

Před dvěma lety (YACHT 2/2017) jsme přímo ve Finsku testovali otevřený člun AMT 230 BR. Nyní jsme měli možnost v Praze na Vltavě vyzkoušet novou vlajkovou loď této finské loděnice – model AMT 230 DC, který je typickým „daycruiserem" s malou kajutou.

Kokpit může být uzavřen praktickým a velmi účinným zastřešením, dostatečně vysokým tak, že je zachována stojná výška. Střecha se jednoduše složí do prostoru za zadní lavicí.

Loděnici AMT založil v roce 1986 Aimo Mustonen, aby produkovala čluny pro jeho koncern. Výroba začala v listopadu 1987 a čluny AMT se záhy prosadily na trhu a staly se synonymem kvality. K jejich pohonu slouží přívěsné čtyřtaktní motory Honda, kterým odpovídá vestavěné přístrojové vybavení, ovládací zařízení a rozmístění závěsných bodů na zádi.

AMT 230 DC se vyznačuje kvalitním dílenským zpracováním a nepostrádá dobrou plavbyschopnost, komfort, bezpečnost a mnohá velmi chytrá řešení. Vše zajišťuje konstrukce, která je

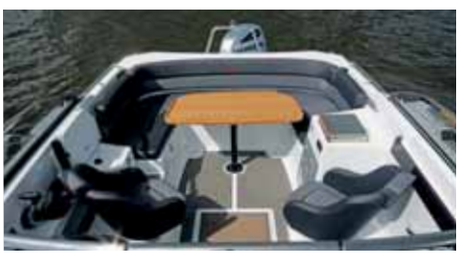
Testovaná loď nebyla osazena žádným navigačním displejem. Ten si vybere až budoucí majitel.

Když potřebujete nechat loď u mola a nechcete instalovat celkové zakrytí kokpitu.

Člun dosáhl maximální rychlosti 44,5 uzlu.

Posuvné schody, které vedou na příď, slouží zároveň jako dveře do kajuty.

Masivní vazák a sprcha na zádi



Kokpit je připraven na jízdu, na opalování i na stolování.

nepotopitelná a disponuje odtokem dešťové vody. Dno šarpiového trupu se sklonem 20° má vylaminováno šest vodicích lišt, které zlepšují vedení člunu při přechodu z výtlačné plavby do skluzu a pak ve vlastním skluzu. Již v loděnici opatřují všechny čluny mikrotečkou Secumark, která podstatně snižuje riziko krádeže, víka všech úložných prostor jsou vybavena vestavě-

> AMT 230 DC má dobrou plavbyschopnost, komfort, bezpečnost a mnohá velmi chytrá řešení.

nými zámky. Veškeré sedací plochy jsou čalouněné. Skládací střecha, která umožňuje kompletní zakrytí kokpitu, se jednoduše ukládá pod odklopné víko na zádi. Na všech kritických místech jsou osazena madla a zábradlí. K bezpečnosti přispívá vestavěná palivová nádrž

Lodní kuchyně – lednička a gril, který slouží zároveň jako topení na levoboku, na pravoboku dřez s tekoucí vodou.

Čtyři fendry jsou součástí základní výbavy a ukládají se pod křesla řidiče a spolujezdce. Na lodi je promyšlený každý detail.

Levoboční úložný prostor a otvory pro vypouštění odpadní nádrže a napouštění paliva.

Šikovně uložená noha od stolu

Závěs pro vodní lyžovaní

o objemu 220 litrů a nechybí ani hasicí přístroj. Vše je pak uloženo v promyšleně navržených a snadno přístupných prostorech.

Nastupování a vystupování přes příď usnadňuje zvýšené dělené zábradlí z nerezových trubek a rovná paluba částečně pokrytá umělým teakem. Čelní ochranné sklo je po stranách zaoblené, jen střední díl, který se dá vyklápět a umožňuje průchod na příď, je plochý. Trojúhelníková boční skla se pak zakřivenou hranou sklánějí prakticky až k zádi.

Kormidelní konzola je na pravoboku vedle průchodu na příď, který tvoří posuvné schody,

Nerezový žebřík pro vstup do vody

inzerce

Testovaný člun byl osazen přívěsným čtyřtaktním motorem Honda o výkonu 250 koní.

Pod přední palubou se v kajutě nachází lůžko pro dvě osoby. Výška stropu nad lůžkem je dostatečná pro sezení kolem stolu, který se zde dá nainstalovat. Pod lůžkem je ukryto i příplatkové splachovací WC a v přídi a pod schodem jsou velké úložné boxy.

ty slouží zároveň jako dveře do kajuty. Konzole vévodí černá přístrojová deska, na níž je dostatek místa pro displej navigačního počítače. Na testované lodi jsou jen budíky motoru, ovládání příplatkového příďového pohonu a spínače vody, světel a podobně. Kormidelník má po pravé ruce plynovou páku, která byla na můj vkus umístěna poměrně vysoko. Ale rychle jsem si na ovládání zvykla.

Sezení v anatomickém šedě čalouněném křesle je pohodlné, poloha jde přesně nastavit. Pro přistávání je výhodnější poloha vestoje. Totéž křeslo má k dispozici i spolujezdec. To se dá na přiobjednávku nahradit dvojsedačkou. Křesla jsou otočná, aby se na nich mohlo sedět čelem ke stolu, který můžete rozložit v kokpitu. Jeho zadní část pak lemuje velká polstrovaná lavice ve tvaru „U“, na niž se

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Otáčky za minutu	1 000	1 500	2 000	2 500	3 000 (skluz)	3 500	4 000	4 500	5 000	5 500	6 100
Rychlost v uzlech	2,5	4,7	6,5	8,3	17	21	27	30	35	36,8	44,5
Poznámka: Měřeno na mírně zvlněné hladině za větru kolem 10 uzlů, se dvěma osobami na palubě.											

Místo pro záďovou kotvu, která se ve Finsku hodně používá.

Prostor pro akumulátory

pohodlně usadí až osm cestujících. Sezení lze snadno rozložit na lehátko pro opalování, na němž lze v případě potřeby i přenocovat. Po stranách i pod sedačkami jsou úložné prostory pro kotevní lana a další výstroj. Nechybí zde ani kuchyňka s dřezem s tekoucí vodou, ledničkou a grilem, který se dá využít i jako topení. Možné je také přiobjednat samostatné topení Webasto.

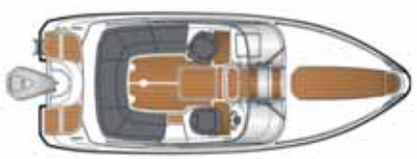
> AMT 230 DC je snadno ovladatelná a nabízí vynikající jízdní vlastnosti a výkon.

Testovaný člun byl osazen přívěsným čtyřtaktním motorem Honda o výkonu 250 koní, s nímž dosáhl maximální rychlosti 44,5 uzlu. Do skluzu jde při 3 000 ot./min, nejekonomičtější se jeví cestovní rychlost kolem 20 uzlů. Příjemně se ovládá, velmi dobře sedí v zatáčkách.

AMT 230 DC je opravdu flexibilní lodí a je tak vhodná pro použití jak pro krátké, tak i delší plavby. Je snadno ovladatelná a hbitá, nabízí vynikající jízdní vlastnosti, výkon a v případě nutnosti dovede prokázat i své sportovní ambice a zároveň praktické využití při poklidně stráveném víkendu. Každý uživatel má jiné představy a nároky. Proto může být loď vybavena širokou škálou různého příslušenství tak, aby odpovídala individuálním požadavkům svého budoucího majitele.

Text a foto Eva Skořepová

Otvor pro napouštění čisté vody a záložní manuální bilge pumpa.



TECHNICKÉ ÚDAJE

AMT 230 DC	
Délka	6,9 m
Šířka	2,6 m
Hmotnost	1 350 kg
Palivová nádrž	220 l
Počet osob	C-8
Výkon motoru	150–300 HP
Motor na testované lodi	Honda BF250
Cena	od 859 000 Kč včetně DPH bez motoru
Cena testované lodě	1 369 000 Kč včetně DPH a motoru
www.hondamarine.cz www.amtboats.cz	

inzerce

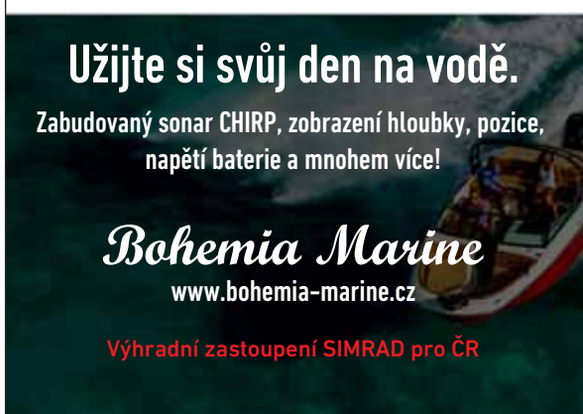
BEZSTAROSTNÁ PLAVBA

Nový SIMRAD Cruise je velmi intuitivní, snadno ovladatelný a cenově dostupný chartplotter.

Vše co potřebujete pro jednoduchou a přímočarou GPS navigaci v jednom.

Sebejistá plavba s novým SIMRAD Cruise

- Jednoduché menu a ovládání pomocí otočného ovladače či klávesnice.
- Zabudovaná celosvětová základní obrysová mapa.
- Podporuje širokou škálu mapových podkladů od C-MAP® a Navionics®.
- Dostupné ve velikostech 5" , 7" a 9"



EKOLOĎ PRO BUDOUCNOST

S elektrickým pohonem se u motorových člunů zatím příliš často nesetkáte. Jelikož se však staví čím dál tím víc elektrických aut, mohlo by brzy být i víc elektrických lodí. Jednou takovou novinkou je E-Commuter z italské loděnice Ernesto Riva.

Nepočítáme-li malé závěsné motory, je dnes elektrický pohon u rekreačních člunů spíše výjimkou. Nad jeho nejdůležitější výhodou, tichým chodem, až donedávna převažovaly nevýhody. Patří k nim například omezený dosah, větší náchylnost ke korozi nebo vysoká hmotnost baterií. Časy se ale mění. Zejména kapacita baterií pomalu roste. Elektrickému pohonu jsou navíc v mnoha zemích nakloněny zákony a další předpisy. To všechno

jsou nejspíš důvody, proč se italská loděnice Ernesto Riva rozhodla přijít s motorovým člunem poháněným jen elektřinou. Jmenuje se E-Commuter a je to vskutku nevšední plavidlo.

Hlavní materiál použitý při jeho stavbě je dřevo. Loď je proto velice elegantní a přímo vábí k projížďce. Člun E-Commuter měří 7,65 metru na délku. Příď vyplňuje opalovací prostor. Za ním stojí kormidelní konzola, umístěná symetricky v ose lodě. Sedí se u ní na prosté dřevěné lavici, žádné polstrování. Další dvě lavice jsou pak na bocích lodě. E-Commuter má rovné zrcadlo, které se dá sklopit a změnit v malou koupací plošinu.

Omezený dosah

Na loď se vejde sedm lidí. Výkony jsou pořád slabší než u srovnatelně velkého plavidla na naftový nebo benzinový pohon. Maximální rychlost lodi činí pětadvacet uzlů. Baterie má kapacitu 50 kWh a její dobití na osmdesát procent trvá necelých 120 minut. Při úsporných třinácti uzlech vydrží bez dobití tři hodiny. Pokud tedy počítáte i s návratem, můžete se od dobíjecí stanice vzdálit nejvýše 19,5 námořní míle, pro jistotu ale spíš ještě o něco méně. To je proti lodi se spalovacím motorem přece jen málo.

Například benzinový člun podobné velikosti Buster Magnum (7,14 m) má při dvojnásobné rychlosti podle konkrétní volby motoru zhruba tři a půl až šestinásobný dosah. Pro mnoho lidí ale malý akční rádius a menší rychlost nebude problém. Tichý chod elektromotoru je lákavý.

E-Commuter by mohl najít uplatnění u chaty či domu na břehu jezera nebo moře. Určitě bude vyhovovat rybářům, kteří nechtějí hlasitým spalovacím motorem plašit svůj budoucí úlovek. Nejčastější argument pro použití elektromotoru je stejně jako u automobilů životní prostředí. Dá se proti němu však namítnout, že ani výroba baterií není k přírodě šetrná.

Potíže s bateriemi

Na elektrických lodích se podobně jako v autech, mobilních telefonech či počítačích používají lithium-iontové baterie. Mají spoustu výhod. Při malém objemu a hmotnosti poskytnou vysokou kapacitu, jen málo se samy od sebe vybíjejí a mají velmi dlouhou životnost. Těžba lithia však spotřebuje velké množství vody. Na získání jedné tuny lithiové soli je jí potřeba 1 893 krychlových metrů. Pro srovnání: odpovídá to asi třem čtvrtinám objemu olympijského plavec-

TECHNICKÉ ÚDAJE

E-Commuter	
Délka	7,65 m
Šířka	2,32 m
Počet osob	7
Maximální rychlost	25 uzlů
Kapacita baterie	50 kWh
www.cantiereernestoriva.it	

kého bazénu nebo kapacitě jednoho nákladního Boeingu 747.

Lithiové doly jsou také čím dál tím významnějším zdrojem znečištění. Samotné lithium-iontové baterie mají i nevýhody. Při zkratování nebo nabití na vyšší kapacitu, než může baterie pojmout, hrozí výbuch. Pokud se naopak vybijí pod 2,8 V, je těžké je znovu oživit. U pohonu lodí je ale pořád největší problém nedostatečná výdrž pro delší plavby. Proto se s čistě elektrickým pohonem budeme asi ještě dlouho setkávat jen na menších člunech nebo lodích určených pro vnitrozemské vody.

Text Radek John
Foto Riva

inzerce

ZÁBAVA NA MOŘI

ZODIAC MEDLINE 7.5

Zodiac pokračuje v redesignu svých vlajkových modelů, a tak po Open 5.5 nyní přichází Medline 7.5, který nahradí Medline 740.

Medline 7.5 může být osazen motorem o maximálním výkonu 300 koní. Masivní příplatkový laminátový oblouk tvoří pevnou oporu pro bimini a perseniky.

Je jako stvořen pro relaxaci v průzračných zátokách. Na palubu se vejde třeba i paddleboard.

Nový Medline 7.5 je svým designem, vzhledem a výkonem ideální člun pro středomořskou rodinnou plavbu. Uspořádání paluby zůstává stejné jako u „sedmsetčtyřicítky“, ale loď byla kompletně přepracována. Plováky jsou vyrobeny buď z hypalonu, nebo neoprenu a jsou k dispozici ve třech barvách, stejně jako čalounění sedaček. Velká zadní sedačka ve tvaru písmene „U“ může pojmout až osm osob, které se pohodlně posadí k masivnímu dřevěnému stolu. Tento prostor lze přeměnit na opalovací lehátko. Na palubě nechybí kuchyně s integrovaným dřezem, lednicí a za příplatek grilem. Velmi komfortní jsou křesla pro řidiče a spolujezdce, kteří mohou plavbu absolvovat vsedě či vestoje. Na přední palubě je další opalovací lehátko nebo pohodlné sezení a také přední rolna se dvěma vazáky pro snazší vyvazování člunu a kotva s elektrickým kotevním vrátkem.

Na palubě je spousta úložného prostoru pod konzolou řízení s nízkým štítem a pod zadní sedačkou. Všude po ruce mají pasažeři držáky na nápoje. Dělená záďová plošina je široká a dost dlouhá pro zajištění snadného nástupu na loď. Ve standardní výbavě zde nechybí ruční

Za příplatek je možné člun dovybavit veškerým příslušenstvím pro vodní lyžování nebo wakeboarding.

Na přídi se dá pohodlně sedět před konzolou řízení nebo ležet na velké opalovací ploše.

Masivní volant a palubní deska – přístrojové vybavení záleží na typu použitého motoru a přání budoucího klienta. Je zde USB port a prostor až pro 12palcovou obrazovku. V konzole je integrována i schránka na drobnosti.

Spínače navigačních světel a osvětlení kokpitu najdeme na palubní desce.

Pod sedačkou řidiče se ukrývá kuchyň s ledničkou, grilem a dřezem s tekoucí vodou.

Sezení na zádi se snadno přemění na opalovací lehátko.

Ve standardní výbavě nechybí ruční sprcha na koupací plošině.

Jeden z velkých úložných boxů

Na žádné moderní lodi nesmí chybět hudba. Zde se o ni stará audio systém Fusion.

Pohodlná sedadla pro řidiče a spolujezdce umožňují jízdu vsedě i vestoje.

Dělená záďová plošina je široká a dost dlouhá pro snadný nástup na loď. Nerezový koupací žebřík zajišťuje bezproblémový přístup do vody.

sprcha ani skládací nerezový koupací žebřík. Za příplatek je možné člun dovybavit veškerým příslušenstvím pro vodní lyžování nebo wakeboarding.

Zodiac Medline je nafukovací člun s pevným dnem orientovaný na volný čas. Je ideální pro dlouhé výlety po moři za klidným opalováním v zátokách.

Text Eva Skořepová
Foto Zodiac

V přední části jsou válce opatřeny osmi madly a za příplatek i nerezovým zábradlím, které nejenže dobře vypadá, ale také zvyšuje bezpečnost plavby.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Zodiac Medline 7.5	
Délka	7,34 m
Šířka	2,9 m
Vnitřní šířka	1,67 m
Počet osob	C-16/B-6
Max. hmotnost motoru	385 kg
Hmotnost	1 150 kg
Max. výkon motoru	300 HP
Průměr válců	0,6 m
Cena	od 1 230 000 Kč včetně DPH
www.marine.cz	

inzerce

BENETEAU

Oceanis 51.1

OFICIÁLNÍ DEALER
BENETEAU FOUNTAINE PAJOT
JACHTAŘSKÉ KURZY
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA V CHORVATSKU
ZÁKLADNA S ČESKÝM PERSONÁLEM
SERVIS
CHARTER MANAGEMENT
LAST MINUTE CHARTER

BEMEX BOOT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

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

www.bemex.cz

SAMÉ SUPERLATIVY

SUNBEAM 46.1

Na Evropskou loď roku 2019 kategorie Luxury Cruiser jsem náhodou narazila v barcelonském přístavu Port Ginesta. Na palubě stojí Gerhard Schöchl, jeden z majitelů rakouské loděnice, která tuto krásku postavila. Zve mě dál. Jsem na Sunbeam 46.1 opravdu zvědavá, všichni o něm mluví v samých superlativech. Bohužel bezvětří a nedostatek času nám nakonec neumožnily ani krátkou plavbu.

Na Sunbeam 46.1 jsem náhodou narazila v barcelonském přístavu Port Ginesta.

Pěkné čisté linie, moderní i klasické prvky – Sunbeam 46.1 vypadá jako elegantní soudobá plachetnice, a přitom má vlastnosti jako klasická oceánská jachta. „Nemám rád konkávní linie moderních charterových lodí. Sunbeam 46.1 představuje elegantní klasiku s lehce negativně skloněným zrcadlem umožňující staršímu manželskému páru bezpečně přeplout oceán," vysvětluje Gerhard. Masivní laminátový oblouk nad kokpitem s uchycením otěží hlavní plachty je standardní součástí lodě a dokonale zapadá do moderních linií. Pod ním je pevné čelní sklo, které ve spojení s látkovým sprayhoodem skvěle chrání bezpečný a pohodlný kokpit před nepřízní počasí. Všechny ovládací lana a výtahy jsou svedeny pod palubou k vinšnám v kokpitu. Jejich přebývající konce se chytře ukládají pod poslední schod do podpalubí. Celá paluba je pak pokryta opravdu pěkně zpracovaným teakem. Kotva je schovaná pod krátkým plochým čelenem, kotevní schránka ukrývá vrátek na dálkové ovládání a až 100 m řetězu. Za ní je velký prostor na uskladnění plachet nebo fendrů, který slouží zároveň jako druhý vodotěsný „crashbox".

Všechny navigační přístroje jsou umístěny přesně ve výhledu kormidelníka – na stojanech před kormidelními koly a nad vchodem

Majitelská kajuta na přídi připomíná spíše interiér motorové jachty než plachetnice.

Obě zadní kajuty jsou velmi prostorné.

Kotva je schovaná pod krátkým plochým čelenem.

do podpalubí. Líbí se mi také kvalita zpracování všech detailů, kterou vyzdvihuje i Gerhard: „Snažíme se co nejvíce komponentů vyrábět přímo ve vlastní loděnici. Někteří dodavatelé totiž nejsou schopni zajistit odpovídající kvalitu," říká. Perfektně zpracovaný je například stůl v kokpitu, který je vyroben z masivního teakového dřeva a na jeho zadní straně je umístěn klasický kompas Silva. Chytře vyřešeny jsou také dveře od vstupu do podpalubí, které se zasunují do podlahy. Navíc jde nechat polovinu otevřenou.

Na rozdíl od většiny oceánských jachet skandinávských výrobců nemá Sunbeam 46.1 stře-

Kuchyně je situována na levobok a disponuje velkou pracovní deskou.

Samozřejmostí je pro oceánskou plavbu nepostradatelný samostatný navigační kout orientovaný po směru plavby.

Interiér je proveden v africkém teaku a ve svěžích světlých barvách.

dový kokpit. Ale za kormidelními koly je na zádi víc místa, než bývá obvyklé. Kormidelník se může pohodlně posadit na boční lavice, odkud také dobře dosáhne na dvě zadní vinšny. Pod podlahou je na zádi velký úložný prostor, kam se vejdou třeba i skládací jízdní kola a který umožňuje snadný přístup ke kormidelnímu zařízení či autopilotu. Spouštěcí koupací plošina je za příplatek elektrická a skrývá šikovně řešený koupací žebřík.

Gerhard mě zve i k prohlídce interiéru, který je proveden v africkém teaku a ve svěžích světlých barvách. Spolu s praktickým šedým čalouněním je zde příjemná atmosféra. Salon má velká boční okna na obou stranách v trupu a velké lukny na střeše, které dodávají přirozené světlo a dostatek čerstvého vzduchu. Konfigurace s rozměrnou pohovkou ve tvaru písmene „L“ kolem velkého jídelního stolu s další třímístnou sedačkou působí dobře. Zajímavým detailem je stěžeň potažený dýhou v barvě nábytku. Samozřejmostí je pro oceánskou plavbu nepostradatelný samostatny navigační kout orientovaný po směru plavby.

Při plavbě loď vypadá velmi elegantně.

Zajímavým detailem je stěžeň v podpalubí potažený dýhou v barvě nábytku.

Na lodi jsou dvě koupelny.

Pod podlahou je na zádi velký úložný prostor, kam se vejdou třeba i skládací jízdní kola a který umožňuje snadný přístup ke kormidelnímu zařízení či autopilotu.

V této tříkajutové verzi jsou všechny kajuty prostorné, pohodlné a s mnoha okny. Sunbeam 46.1 může být vybaven i čtyřmi kajutami, ale pro oceánskou plavbu to příliš nedává smysl. Také obě koupelny jsou dost velké, mají oddělené sprchové kouty, ten u příďové majitelské kajuty je opravdu luxusní s osvětlenou masážní hlavicí, a spoustu dřevěných doplňků.

Konstrukce trupu je mimořádně masivní s pevným rámem vyztuženým karbonem, aby odolala i těm nejnáročnějším podmínkám. Loď je ručně laminovaná, kýl je přišroubován a přilepen přímo na tento pevný rám, stejně jako uchycení vantů, aby byla zajištěna maximální bezpečnost. Pod podlážkami díky této konstrukci najdeme celou řadu úložných míst, kam perfektně pasují plechovky nebo láhve s nápoji.

Kuchyně je situována na levobok a disponuje velkou pracovní deskou. K dispozici je dosta-

Samostatný sprchový kout u majitelské kajuty s osvětlenou masážní hlavicí je opravdu luxusní.

Všechny ovládací lana a výtahy jsou svedeny pod palubou k vinšnám v kokpitu.

Za schránkou na kotvu je velký prostor na uskladnění plachet nebo fendrů, který slouží zároveň jako druhý vodotěsný „crashbox".

Chytře vyřešeny jsou také dveře od vstupu do podpalubí, které se zasunují do podlahy. Pod poslední schod se ukládají přebývající konce lan.

Spouštěcí koupací plošina je za příplatek elektrická a skrývá šikovně řešený koupací žebřík.

Jednoduché a elegantní je zavírání skříněk.

tečný prostor v lednicích a mrazicím boxu, stejně jako dvouplotýnkový vařič s troubou. Ve výbavě je i kávovar. I na rozbouřeném moři zde kuchař najde dostatek úchytů a míst, kde se může opřít.

Strojovna, kde je namontován 75HP motor Volvo, je výborně tepelně i hlukově izolována. Nerezová palivová nádrž má objem 300 litrů. Bohužel jsem neměla možnost s lodí plout, ale zveřejněné testy slibují i velmi dobré výkony pod plachtami. Má velký rychlostní potenciál za všech povětrnostních podmínek a dobrou ovladatelnost i stabilitu.

„Long Distance Cruiser" Sunbeam 46.1 je rozhodně zajímavá volba v horní cenové hladině. Ale pokud chcete skutečně žít na oceánu, s levnější lodí spokojeni nebudete. Cílem výrobce bylo vytvořit pro majitele opravdový domov daleko od domova a zároveň udělat co nejmenší kompromis ve výkonu. Myslím, že se to vskutku podařilo.

Text Eva Skořepová
Foto Sunbeam Yachts

TECHNICKÉ ÚDAJE

Sunbeam 46.1	
Design	J&J Design
Celková délka	14,75 m
Délka trupu	13,99 m
Délka na vodorysce	13,26 m
Šířka	4,45 m
Ponor	2,2 m
Výtlak	13 500 kg
Balast	4 500 kg
Plocha plachet	115 m^2
Motor	Volvo 75 HP
Objem nádrže na palivo	300 l
Objem nádrže na vodu	550 l
Kategorie CE	A
Cena	od 420 070 EUR bez DPH
www.tpscentrum.cz	

inzerce

TPS CENTRUM®
SALE & CHARTER

- 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
- pojištění lodí prostřednictvím společnosti PANTAENIUS

POŘADATEL ČESKÉ NÁMOŘNÍ RALLYE
23. Česká námořní rallye Mistrovství ČR One Design
12. - 19. 10. 2019

www.tpscentrum.cz

ZASTOUPENÍ ZNAČEK

SUNBEAM YACHTS
Dehler
Hanse
Moody
SEALINE
FJORD
SELENE YACHTS

TPS centrum, s.r.o. | Tůmova 17 | 616 00 Brno | +420 543 236 513 | info@tpscentrum.cz

Sportovci platí hodinkami Garmin

Vybrané chytré hodinky Garmin nabízejí možnost bezkontaktních plateb Garmin Pay. Pracují s otiskem platební karty, což jejich majiteli umožňuje platit i bez přítomnosti telefonu nebo platební karty. Mezi kompatibilními modely najdete širokou škálu sportovních hodinek, od elegantních vívoactive3, které sedí i na malé dámské zápěstí, přes všestranné fénix5 Plus až po luxusní jachtařské hodinky MARQ Captain. Všechny jmenované přístroje umí změřit a podrobně zaznamenat většinu sportů včetně aktivit na moři. Garmin vívoactive3 pořídíte za cenu od 5 990 Kč, Garmin fénix5 Plus od 17 990 Kč a Garmin MARQ Captain od 47 990 Kč. Více na **www.garmin.cz.**

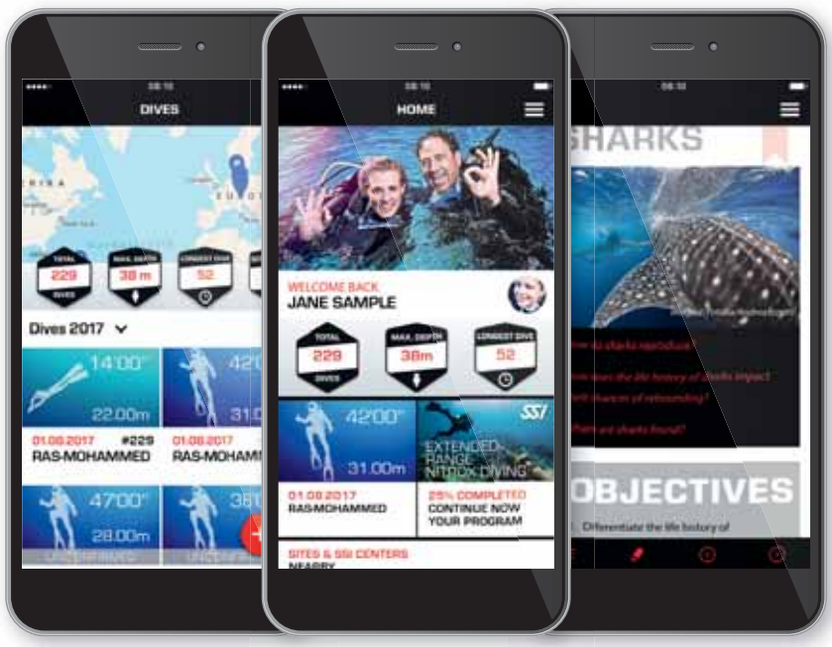
DS 7 Crossback, nejlepší francouzské tradice

Redakční test DS 7 jsme plánovali spojit s cestou do Chorvatska, ale dodávka lodě se zdržela, a tak jsme místo zamýšlených 2 000 kilometrů ujeli jen 400. A jaké jsou naše dojmy z auta, kterým jel na své inauguraci také současný francouzský prezident? DS 7 je v dobrém smyslu slova jiné než běžná produkce, a to byl určitě i záměr. Vždyť prosadit novou značku na obsazeném trhu není zrovna lehký úkol. V autě je potřeba nejprve chvilku sedět a rozhlížet se. Ne všechny ovládací prvky jsou tam, kde byste je čekali. Po pár kilometrech jsem si na většinu novinek zvykl a jízdu se skvěle odladěným autem jsem si již jenom užíval. Samočinná osmistupňová převodovka ve spojení s dvoulitrovým dieselem o výkonu 130 kW (180 koní) s točivým momentem 400 Nm je takřka ideální kombinace i s ohledem na spotřebu, hmotnost a další vlivy. Při pohledu zvenku upoutají LED světlomety, které při nastartování spustí doslova hru světel. Ještě dál jdou zadní světla, jež vytvářejí dokonce 3D efekt. Karoserie působí velmi moderně a přiměřeně robustně. Dojem dobře dotvářejí velká devatenáctipalcová kola a luxusní detaily, jako jsou prosklená a otevírací panoramatická střecha či spoiler a náznak zadního difuzoru s povrchem z leštěného hliníku. Interiéru vévodí dobře čitelné displeje. Jeden v kapličce před řidičem, druhý na středovém panelu. Sezení je díky propracovaným detailům sedaček pohodlné vpředu i vzadu. Interiér je velmi příjemně čalouněný alcantarou s kontrastními švy tak, jak je obvyklé u nejluxusnějších sportovních vozů. Za tyto benefity je ale nutné připlatit. Cena testovaného vozu začíná na 1 209 000 Kč a s příplatkovou výbavou se může lehce vyšplhat na 1 500 000 Kč. Přesné konfigurace najdete na **www.dsautomobiles.cz.**

MySSI digitální výuka šnorchlování i potápění

Uživatelé aplikace MySSI si mohou rozšířit své obzory o šnorchlování a potápění. Ve třech jednoduchých krocích tak najdou cestu k novým dobrodružstvím. Nejprve je třeba se zaregistrovat na diveSSI.com nebo si stáhnout aplikaci MySSI pro iOS či Android. Potom je možné zahájit výuku některého z bezplatných programů SSI (šnorchlování) nebo využít SSI Dive centrum lokátor a vyhledat své místní výukové centrum. Společně si pak naplánujete váš první trénink. Více na **www.diveSSI.com.**

NASKENUJ PRO REGISTRACI ZDARMA



Příjemné ticho navzdory běžícímu motoru

Na rozdíl od benzinových motorů je Spirit 1.0 ePropulsion bez emisí a je mnohem tišší. „Šeptá“ pod úrovní 60 dB a je tedy téměř nehlučný. Není slyšet žádné hučení ani bzučení. Výlety lodí s tímto motorem jsou doprovázeny pouze jemným stříkáním vody. Spirit 1.0 byl navržen pro malé a nafukovací čluny a plachetnice do 1 500 kg hmotnosti, a je z hlediska tažné síly srovnatelný s 3HP benzinovým lodním motorem. Lithium-polymerová baterie namontovaná v hlavě motoru může být pro nabíjení vyjmuta, navíc má dvakrát delší dobu jízdy na jedno nabití baterie ve srovnání s mnoha jinými elektromotory. Motor je bezpečně ovladatelný a jakmile baterie omylem spadne do vody, plave!

Při přepravě motoru se baterie vyjme a ovládací páka se sklopí dolů. Motor bez baterie váží pouze 9,8 kg, baterie téměř stejně, takže při přenášení obou částí je rozložení hmotnosti dobře vyvážené. Integrovaný palubní počítač zobrazuje stav nabití baterie. Pravidelný servis není nutný. Spirit 1.0 je k dispozici ve dvou různých délkách hřídele s ovládáním kormidlem nebo bezdrátovým dálkovým ovladačem. Kromě příslušenství, jako je například přídavná baterie nebo přepravní tašky, je k dispozici také skládací solární panel, který umožňuje nabíjení baterie pomocí sluneční energie. Více na **www.allroundmarin.com.**

Výzva k objevům

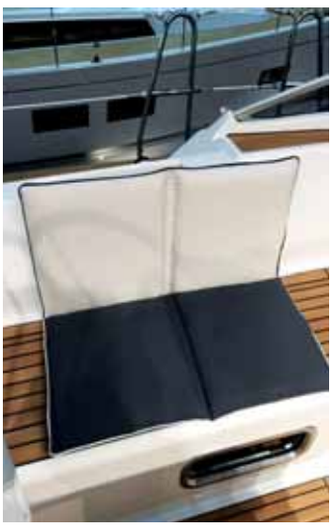
Nová kolekce FREAK X se otáčí kolem své osy bez číselníku a bez ručiček! Tato nejodvážnější kolekce Ulysse Nardin stále posouvá možnosti na maximum a třese hodinářskými tradicemi. Forma a vzhled následují funkci. To platí jako zákon, jenž vyžaduje silný design a technologii, která překoná očekávání. Hodinky FREAK X nejsou inspirovány dobrodružstvím. Je to výzva k objevům! V nabídce jsou v titanu, růžovém zlatě, černém DLC nebo v Carboniu. Více na **www.dusak.cz.**

Lehké rukavice na léto

Rukavice Zhik G1 jsou určeny pro všechny jachtaře. Jsou pohodlné s ergonomickým předtvarovaným vzorem a odsazenými švy, aby nikde netlačily. Zesílená dlaň s cíleným polstrováním v klíčových oblastech zajistí delší životnost a pevné držení lana. S lehkou a prodyšnou svrchní částí se postarají o to, že se v nich ani v teplejších dnech ruce nepotí. V nabídce jsou s dlouhými nebo krátkými prsty za 30 EUR. Více na **www.zhik.com.**

Přenosné sedačky SeaPo Seat

Na lodi, na zemi, doma – pohodlně se posadíte prostě všude. Na kvalitním polštáři SeaPo Seat se dá i ležet. Potahový vinylový materiál je vodotěsný, vysoce odolný proti UV záření a neztrácí svoji barevnost (pětiletá záruka). Jako výplň slouží pěnové jádro s uzavřenými póry s vysokou elasticitou. Sedačky lze prát v pračce do 40 stupňů. Prodávají se v těchto barvách: bílá, šedohnědá, tmavě šedá, stříbrná šedá, námořnická modrá a burgundská červená. Rozměry polštáře jsou 82 x 40 cm, lze jej přeložit na polovinu. Cena jedné sedačky je 125 EUR včetně DPH. Od čtyř kusů je 10% sleva. Více na **www.zak-marine.com.**



EDOX 135 YEARS

Dámské hodinky EDOX

Sportovně elegantní dámské hodinky EDOX z modelové řady Chronolady jsou určeny aktivním ženám, které milují léto a moře. Pouzdro o průměru 38 mm je ocelové s růžovým PVD. Hodinky mají keramickou lunetu, safírové sklíčko, quartzový chronograf, dvojité těsnění korunky a tlačítek, luminiscenční ručky a indexy. Jsou voděodolné do 20 ATM. Cena hodinek je 39 450 Kč. Více na **www.edox.cz.**

Sherpa 100AC, přenosná zásuvka na cesty

Nejelegantnějším zdrojem energie od Goal Zero je nová Sherpa 100AC. Nekompromisní powerbanka s kapacitou až 25 600 mAh si poradí nejen s klasickými konektory jako USB-A či USB-C, ale také s bezdrátovým nabíjením, a díky integrované zásuvce dokonce i se zařízeními vyžadujícími napětí 220 V. Už se na cestách ani při plavbě nemusíte nijak omezovat, se Sherpou 100AC nabijete mobilní telefony, tablety, fotoaparáty či dokonce notebooky a mnoho dalších zařízení. Interaktivní OLED displej s indikátorem baterie i zbývajícím časem výdrže ukazuje aktuální stav powerbanky. Flexibilita Sherpy 100AC umožňuje nejen pestré možnosti nabíjení externích zařízení, ale i několik možností nabití samotné powerbanky. Použít můžete zásuvku, USB kabel, 12V autoadaptér či solární panely od Goal Zero, díky kterým lze využít přirozené sluneční energie, jejíž pomocí powerbanku nabijete do plných za pouhých 7 hodin. Hmotnost Sherpy 100AC je jen něco málo přes 900 gramů, což je na poměry jejího extrémního výkonu více než přijatelné. Rozměry jsou pak dostatečně kompaktní na to, abyste si s jejím uskladněním bez problémů poradili doma i na cestách. Samozřejmostí jsou také robustní kabely jako součást balení, které díky tříampérovému přenosu nabídnou ještě efektivnější nabíjení. O elegantním vzhledu netřeba hovořit, design už je jen třešničkou na dortu. Doporučená cena je 8 990 Kč.
Více na **www.goalzero.cz.**

TECHNICKÉ ÚDAJE

Rozměry	19 x 2,54 x 14,4 cm
Hmotnost	907 g
Kapacita	94 Wh/3,7 V/25 600 mAh
Baterie	Li-ion NMC
Výstupy	Wireless Qi 5 W max USB-A 5V, až 2,4 A (12 W max.) USB-C 5V, 9V, 12V, 15V, 20V až 3A (60 W max.) AC inverter 220 V, až 0,9 A (100 W max.), 50 Hz
Vstupy	nabíjecí port (8 mm) 14–22 V, max. 50 W USB-C 5V, 9V, 12V, 15V, 20V až 3A (60 W max.)
Doba nabíjení	zásuvka (45 W) 3 hod Nomad 14 plus 12–28 hod Nomad 28 plus 6–14 hod Boulder 50 4–8 h

REACHING FOR THE
ABSOLUTE
ABSOLUTEYACHTS.COM
Photos by Alberto Cocchi
SEA APPEAL
WE MAKE IT ABSOLUTE
NAVETTA 52
YACHT
PROFESSIONAL
ABSOLUTE MARINA PRAHA / DOCK
Voctářova 2436/3b
CZ - 180 00 Praha 8
tel.: + 420 775 799 901
www.yachtprofessional.cz
info@yachtprofessional.cz

Už od roku 2010 JetSurf vyvíjí nejlehčí, nejrychlejší a nejvýkonnější surfy se spalovacím motorem na světě. Testovány jsou v těch nejtvrdších podmínkách na těch největších vlnách, nevyzpytatelných vodních plochách nebo v závodním prostředí seriálu MotoSurf WorldCup.

NOVÁ GENERACE JETSURFU

SE VSTŘIKOVÁNÍM

Pro rok 2019 JetSurf představuje zbrusu nové motory s přímým vstřikováním paliva, které přinášejí novou dimenzi motorového surfování. Zvyšující se požadavky legislativních předpisů v oblasti životního prostředí u dvoutaktních motorů nutí všechny výrobce k zásadním změnám v technologiích, aby dokázali snížit emise. Firma JetSurf vyvíjí vlastní pohonné jednotky již od roku 2007 a od té doby každý rok představila některá zlepšení. V této sezoně přinášejí surfy z České republiky technologii DFI – digitální vstřikování paliva.

Motor DFI (Digital Fuel Injection) je prvním řešením vstřikování paliva, které dodává společnost MSR Engines – výrobce JetSurfu. Příprava palivové směsi probíhá přímo vstřikováním do hlavy válce, čímž přináší snížení spotřeby paliva, nižší emisní zatížení a zároveň progresivnější akceleraci a vyšší výkon motoru. Dalším bonusem je jednodušší údržba. Motor JetSurf DFI zároveň splňuje nejnovější legislativní požadavky a získal certifikaci CE.

K surfování na prkně poháněným motorem JetSurf nepotřebujete žádné vlny ani vítr. Surfové prkno se zabudovaným motorem je poháněno přidáváním plynu vlastní rukou. Je schopné vyvinout rychlost až 65 km/h při hmotnosti pouhých 20 kg. Surf je vyroben z karbonu, má dvoutaktní spalovací motor o objemu 100 ccm a vlastní startování s patentovanou elektronikou.

V základní nabídce firmy je pět modelů surfů se spalovacími motory: Sport, Adventure DFI, Race, Race DFI a Race Titanium. Sport je určen pro začínající jezdce a děti. S Adventure DFI už se můžete pustit na vlny a provádět i skoky. Race a Race DFI se hodí pro sportovní, až závodní užití, a Race Titanium je vyloženě závodní speciál. V duchu posledních trendů byla nabídka rozšířena i o dva plně elektrické modely – Electric a Electric S, který bude na zbrusu novém trupu v prodeji ve druhé polovině roku 2019. Na vývoji JetSurfů se mimo jiné podílejí i dodavatelé komponent z Formule 1, požitek z jízdy je tedy zaručeně stoprocentní.

Text Eva Skořepová
Foto JetSurf

TECHNICKÉ ÚDAJE

Jetsurf	
Délka	180 cm
Šířka	60 cm
Výška	15 cm
Hmotnost	20 kg
Motor	Jetsurf DFI 100 ccm
Max. doba jízdy	60 min
Max. rychlost	65 km/h
Cena	od 199 000 Kč
www.jetsurf.com	

JAK VYBRAT SPRÁVNOU ZÁCHRANNOU VESTU?

Záchranná vesta je bezpochyby jedním z nejdůležitějších prvků bezpečnostní výbavy na moři. Ani sebelepší vesta nám ale nepomůže, pokud ji nemáme na sobě. Proto je potřeba vybírat záchrannou vestu tak, aby odpovídala podmínkám, ve kterých ji budeme používat, a zároveň byla dostatečně pohodlná, aby nám nevadilo mít ji většinu času na moři na sobě.

Nejprve je dobré si uvědomit, že ne každá vesta je záchranná. Na vnitrozemských vodách a na malých sportovních lodích se používají spíše vesty plovací, které pomůžou plavci udržet se na hladině například při pohybu kolem převrácené lodě. Záchranná vesta ale musí umět víc. Je konstruovaná tak, aby udržela i bezvládného člověka ve vlnách hlavou nad vodou a obličejem vzhůru, také má výrazně vyšší vztlak.

Záchranné vesty můžeme rozdělit na dvě základní kategorie – pevné a samonafukovací. Na charterových lodích nebo třeba na trajektech najdeme obvykle vesty pěnové nebo polystyrenové. Jsou levnější a nevyžadují prakticky žád-

Pokud si vybíráte vestu pro sebe nebo na svou loď, je určitě dobré investovat o něco vyšší částku a pořídit vestu samonafukovací, která neomezuje v pohybu a může mít integrovaný harnes.

nou údržbu, ale jejich zásadní nevýhodou je, že jsou většinou velmi nepohodlné a nikdo si je neoblékne, dokud nutně nemusí. Pokud si vybíráte vestu pro sebe nebo na svou loď, je určitě dobré investovat o něco vyšší částku a pořídit vestu samonafukovací, která neomezuje v pohybu a může mít integrovaný harnes neboli bezpečnostní postroj. Ten umožňuje připoutat se k pevným bodům na lodi, což je hlavně na plachetnici velmi důležité.

Samonafukovací záchranná vesta se obvykle skládá z vnějšího ochranného obalu a vnitřního nafukovacího měchu s aktivačním mechanismem. Velikost a tvar měchu určují, jaký bude mít vesta vztlak. Podle vztlaku se vesty opět dělí na dvě kategorie – 150 N a 275 N. Kategorie 150 N jsou standardní vesty určené pro použití na moři ve špatném počasí. Výrobci nabízejí v této kategorii i vesty se vztlakem vyšším, může být až 190 N. Tyto vesty udrží bez problému na hladině i statného muže. Kategorie 275 N a více je určena hlavně pro ty, kdo se plaví v chladných vodách a mají na sobě těžké vybavení nebo více vrstev oblečení. Vzduchové bubliny zachycené ve vrstvách oděvu mohou znesnadnit obrácení člověka obličejem ven z vody, tady právě pomůže vyšší vztlak.

Na charterových lodích nebo třeba na trajektech najdeme obvykle vesty pěnové nebo polystyrenové. Jsou levnější a nevyžadují prakticky žádnou údržbu, ale jejich zásadní nevýhodou je, že jsou většinou velmi nepohodlné a nikdo si je neoblékne, dokud nutně nemusí.

O nafouknutí vesty se postará bombička se stlačeným CO_2. Samotné nafouknutí vesty trvá jen několik sekund, aktivace je možná manuálně zatáhnutím za lanko, nebo automaticky pomocí aktivátoru, který sám zajistí vystřelení jehly a proražení bombičky. I automatické aktivátory se dělí na dva základní druhy – chemické a hydrostatické. U chemických aktivátorů se po vniknutí vody rozpustí ucpávka nebo tableta, která drží stlačenou pružinu, a tak dojde k proražení bombičky. Nejrozšířenější je typ UML, dále pak Halkey Roberts a Secumatic. Hydrostatický aktivátor Hammar potřebuje k uvolnění pružiny tlak vody, spustí se až při ponoření do hloubky asi 10 cm. Chemické aktivátory jsou levnější a jednodušší na výměnu než Hammar, jejich nevýhodou ale je, že se mohou spustit i nechtěně, pokud do vesty zespodu nateče voda nebo ji delší dobu skladujeme vlhkou. To u Hammaru nehrozí. I vesty s automatickými aktivátory je samozřejmě možné nafouknout manuálně.

Pokud máme vybranou kategorii vesty podle vztlaku a typu aktivátoru, zaměříme se na další vybavení. Každá vesta je opatřena trubičkou pro ústní nafukování a vyfukování, reflexními nášivkami a píšťalkou, další výbava se ale už značně liší. Určitě doporučujeme pojistný popruh mezi nohy, který významně pomáhá udržet vestu ve správné poloze na těle při pádu do vody. Šanci na záchranu v noci značně zvýší světýlko, k ochraně dýchacích cest ve velkých vlnách a silném větru slouží ochranná kapuce (sprayhood), kterou si po nafouknutí vesty můžete přetáhnout přes obličej. Popruhy, světýlko i sprayhood mohou být přímo součástí vesty, nebo je možné je dokoupit samostatně. Hlavně u sprayhoodu je

Spinlock lite plus

UML ProSensor

UML5 aktivátor

UML5 bombička

Ústní nafukování

Halkey Roberts aktivátor

ale nutné vybrat typ určený právě pro vaši vestu. Dražší vesty mívají i různé pásky a kapsičky na připevnění dalšího vybavení, jako je například nožík, ruční signální pochodeň nebo MOB lokátor. Na námořní plachetnici je nezbytné zvolit vestu s integrovaným harnesem a okem pro přicvaknutí bezpečnostního lana, kterým se můžeme ve špatném počasí připoutat k lodi.

Speciální kategorii tvoří vesty dětské. Pro větší děti do hmotnosti asi 50 kg je možné pořídit dětskou vestu samonafukovací s automatickým aktivátorem, vztlak je obvykle 100 N. Pro malé děti jsou ale rozhodně vhodnější vesty pěnové. Vyrábějí se v několika velikostech podle hmotnosti a výšky, aby dětem opravdu dobře seděly. Kvalitní dětské vesty jsou měkké a pohodlné, opatřené nastavitelnými popruhy, reflexními pásky a píšťalkou. Pěnovou vestu dítě využije i při plavání a dalších vodních hrátkách, poslouží i jako ochranná vrstva v případě pádu na palubě. Jen dejte pozor, aby se opravdu jednalo o vestu záchrannou, tedy s adekvátním límcem, dostatečným vztlakem a popruhem mezi nohy.

Speciální kategorii tvoří vesty dětské. Pro větší děti do hmotnosti asi 50 kg je možné pořídit dětskou vestu samonafukovací s automatickým aktivátorem, vztlak je obvykle 100 N.

Pro malé děti jsou ale rozhodně vhodnější vesty pěnové.

Jak se o svou vestu starat?

Samonafukovací záchranné vesty jsou na rozdíl od těch polystyrenových skladné a pohodlné, ale vyžadují přece jen více péče. Především je nutné hlídat expirační dobu automatických aktivátorů (obvykle 3–5 let), chránit vestu před mechanickým poškozením a neskladovat ji dlouhodobě ve vlhku. Po plavbě je potřeba vestu zkontrolovat a dobře usušit, pokud je hodně zasolená, je dobré ji rozbalit a opláchnout sladkou vodou. Předtím ale nezapomeňte odšroubovat automatický aktivátor a bombičku, aby nedošlo k nechtěnému nafouknutí. Bombičky i aktivátory jsou jednorázové, v případě aktivace vesty je tedy potřeba oboje vyměnit za nové. Nafouknutou vestu vyfouknete stlačením ventilku ústní trubičky, našroubujete novou bombičku a aktivátor (náhradní byste s sebou vždy měli vozit na lodi) a vestu opět poskládáte do vnějšího obalu. Rozhodně si svou vestu dobře prohlédněte už před plavbou, snadno se může stát, že ji budete muset vyfukovat a znovu balit v noci na rozbouřeném moři. Pozor také na výběr správné velikosti bombičky – nejběžnější je 33g CO_2 pro vesty se vztlakem 150–170 N, při 180–190 N je to obvykle 38g, vesty 275 N mají bombičku 60g a dětské 24g. S menší bombičkou se vesta nenafoukne úplně, větší může způsobit roztržení měchu!

Na námořní plachetnici je nezbytné zvolit vestu s integrovaným harnesem a okem pro přicvaknutí bezpečnostního lana, kterým se můžeme ve špatném počasí připoutat k lodi.

Pokud máte loď kódovanou pro komerční plavbu, nebo jezdíte na velké námořní závody, budete muset nechat vesty každoročně zkontrolovat v autorizovaném servisu. U vest pro osobní nekomerční použití nejsou požadavky tak striktní a běžnou údržbu a kontrolu můžete dělat sami, i tak ale doporučujeme navštívit autorizovaný servis nejpozději po pěti letech a pak aspoň každé dva roky, protože u starších vest je větší riziko mechanického poškození a degradace materiálů. A na správné funkci záchranné vesty může záviset váš život. Pokud si chcete plavání v samonafukovací vestě a servis vyzkoušet v praxi, můžete se zúčastnit Kurzu přežití a záchrany života na moři (Sea Survival), kde se vše kolem bezpečnosti probírá podrobně.

Je možné vzít záchrannou vestu do letadla?

Podle předpisů mezinárodní letecké asociace IATA je teoreticky možné přepravovat jednu vestu na osobu, včetně dvou náhradních CO_2 náplní. Finální rozhodnutí ale náleží VŽDY konkrétním aerolinkám a případně i pilotovi konkrétního letu. Jak je tedy dobré postupovat?

- Předem se snažte zjistit podmínky vašeho dopravce. Řada aerolinek má podmínky pro přepravu záchranných vest s CO_2 i na webu v sekci „Dangerous goods“, nebo se ptejte přes zákaznický servis. Dokumenty povolující přepravu záchranné vesty si vytiskněte a vezměte s sebou.
- Buďte na letišti opravdu včas, abyste nebyli nervózní, pokud dojde kvůli vestě ke zdržení. Při Check-in oznamte, že s sebou máte záchrannou vestu s CO_2 náplní. Snažte se i v případě problémů jednat slušně a zdvořile, pamatujte, že kdokoliv v procesu kontrol na letišti má právo přepravu CO_2 náplně odmítnout.
- Nikdy nepoužívejte slovo bombička nebo bomba. Říkejte tomu náplň nebo „cartridge“.
- Pokud si můžete vybrat, jestli bude vesta v odbaveném zavazadle nebo v příručním, dejte ji raději do příručního. Když bude problém u bezpečnostní kontroly, aspoň budete u toho, abyste mohli hned na místě odpovídat na případné dotazy.
- Pokud dopravce vestu s CO_2 náplní odmítá přepravit, vymontujte bombičku. Je dobré předem vědět, jak se to dělá a neřešit to ve stresu na letišti. Snažte se objednat si novou předem v cílové destinaci. Ostatní části vesty včetně aktivátoru nepředstavují v letadle žádný problém a měly by přes bezpečnostní kontroly projít.

Text Kateřina Staňková
Foto archiv YACHT
www.seasurvival.cz

inzerce

ZODIAC

PRO 5.5

Výhradní zastoupení pro Českou republiku:

+420 491 474 045
obchod@marine.cz

www.marine.cz

SLAPY

REKREAČNÍ DÁLNICE VODNÍCH CEST

V České republice není jiná vodní cesta ani vodní nádrž, která by se těšila takové oblibě a zároveň vzbuzovala takové protikladné vášně, jako jsou Slapy. Sbírka emotivních dopisů odpůrců a podporovatelů rekreační plavby, která je založena v archivech příslušných úřadů, by vydala na samostatnou publikaci, jež by jistě posloužila k sociologickým výzkumům o stavu tolerance v české společnosti.

Abychom mohli s největší možnou mírou objektivity nahlédnout do fenoménu s názvem Slapy, je nutné podívat se do historie plavby. Od nepaměti se v oblasti, kde se dnes nachází mohutné vzdutí Vltavy, vinula řeka hlubokým údolím, kde plavce prověřovaly takové zapeklitosti jako „Bučilské proudy" nebo skalisko zvané „Svině" uprostřed řeky pod Županovicemi, mělčiny pod Cholínem zvané „Na struhadlech", peřeje pod Kobylníky či kameny přezdívané „Lišky" u Živohoště. Těžkou službu plavců zakončily opěvované Svatojánské proudy. Plavba tu patřila k životu s absolutní samozřejmostí.

To vše změnila stavba komplexního vodního díla vltavské kaskády, která vytvořila překážku plavbě trvající do dnešní doby. Nastalý úpadek nákladní vodní dopravy byl vystřídán plavbou rekreační, se kterou bylo ostatně počítáno již při plánování celého projektu. Jedním z účelů vodního díla byla od počátku také rekreace. Okolí se začalo neúprosně měnit od zemědělských usedlostí a osad prvních trampů k rekreačním objektům. Vznikala zde také zázemí pro různé státem povolené organizace, jako byly Socialistický svaz mládeže, armáda, odborové svazy a další. Oblast vodního díla se tak stala výkladní skříní individuální i kolektivní socialistické rekreace pro vyvolené.

Odpověď na otázku, jak překonat 60 m vysokou hráz vodního díla Slapy pro jiná než malá plavidla, zůstala a zůstává dodnes jen v plánech a modelech lodního výtahu, který dokáže přepravit lodě o nosnosti 300 t. Díky této skutečnosti začalo být vodní dílo dostupné pouze pro lodě přivezené po souši, nebo tak malé, aby mohly hráz vodního díla překonat za pomoci traktoru s vlekem.

Abychom se dozvěděli víc o tom, jaká plavba zde tedy vlastně byla po vybudování vodního díla vítána a byla v souladu s tehdejším establishmentem, musíme se ponořit do složitosti právních předpisů a jejich vývoje. Do roku 1976 se užívání povrchových vod k plavbě řídilo zákonem č. 11/1955 Sb. a prováděcí vyhláškou č. 70/1956 Sb. Tyto právní předpisy žádná omezení pro rekreační plavbu nepředstavovaly. To se však změnilo po přijetí nového zákona č. 138/1973 Sb., a zejména jeho prováděcí vyhlášky č. 82/1976 Sb., která zakázala plavbu motorových plavidel v ochranných pásmech, na vodních nádržích vybudovaných po 31. 12. 1975 a na několika desítkách vodních nádrží, úsecích vodních toků a rybnících v celé republice. Mezi zakázanými plochami se tak objevily i Slapy. Zákaz neplatil pro plavidla státních orgánů, veřejné vodní dopravy a přívozů. Pro vodní lyžování a organizované tělovýchovné a sportovní akce bylo možné získat výjimku. A tak režim, který zacházel s ochranou životního prostředí na jiných místech země přinejmenším macešsky, zde ochranu poskytoval s velkou štědrostí. Jedinou tolerovanou aktivitou byl jachting a po Slapech tak mohly bez omezení plout plachetnice.

Tento právní stav trval až do roku 2001, kdy byl přijat nový zákon č. 254/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhláška č. 241/2002 Sb. Po složitých jednáních se tak motorová plavidla mohla na Slapy vrátit, i když s restrikcemi co do způsobu plavby zejména v letních

Odpověď na otázku, jak překonat 60 m vysokou hráz vodního díla Slapy pro jiná než malá plavidla, zůstala a zůstává dodnes jen v plánech a modelech lodního výtahu.

Malé lodě mohou hráz vodního díla překonat za pomoci traktoru s vlekem.

Na Slapech je několik velkých marin, kde kotví plachetnice i motorové čluny. Infrastruktura se stále rozrůstá.

měsících. V praxi situace vypadala tak, že na vodní nádrži byl nařízen výtlačný režim plavby v úseku od hráze (ř. km 91,7) až po ústí potoka Mastník (ř. km 105,0), a to v období od 15. června do 15. září. Délka omezení představovala 13,3 km z celkových 43 km vzdutí vodního díla. Plavba vodních skútrů byla mimo vyhrazené vodní plochy zakázána, přičemž na Slapech se nepodařilo nikdy žádnou takovou plochu pro odpor samosprávy projednat.

Úspěch a oblíbenost využití vodních cest k rekreačním účelům, který představovala rekonstrukce původně průmyslového Baťova kanálu na Moravě, nezadržitelně předznamenala touhu a snahu o rozvoj rekreační plavby v celé republice. Zanedbaný stav právních předpisů upravujících vnitrozemskou plavbu však další rozvoj plavby omezoval, a to nejen restrikcemi, ale zejména nedostatky věcného obsahu zákona a řešení mnoha otázek s provozem plavidel souvisejících. K první velké novelizaci zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, tak došlo až po cca dvaceti letech jeho existence, do té doby to byly jen kosmetické změny související se vstupem ČR do Evropské unie po roce 2004. Stalo se tak přijetím zákona č. 187/2014 Sb., a zejména nové vyhlášky č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, která byla výsledkem kompromisu mezi požadavky ministerstev dopravy, zemědělství a životního prostředí. Nová vyhláška již nenařizovala na vodní nádrži Slapy žádné restrikce co do způsobu plavby. Pravidla bezpečné plavby byla stanovena ve vyhlášce č. 67/2015 Sb. Co ale tato změna pro plavbu na Slapech znamenala?

V krátkosti řečeno to byly dvě zásadní změny. Způsob plavby již nebyl od hráze po ústí Mastníka regulován výtlačným režimem a na vodní ploše mohly za podmínky dodržování pravidel plavebního provozu plout vodní skútry. Změna legislativy by nesehrála tak významnou roli, kdyby nepřišla v době dobré ekonomické situace a naopak v době zhoršující se bezpečnostní situace ve světě. Realizace odložených nákupů a častější trávení dovolené v tuzemsku se tak staly dalšími faktory, které ve vzájemném spolupůsobení vyvolaly historický zájem o rekreační plavbu. Nenasycený trh v oblasti obchodu s rekreačními plavidly nebývale ožil, množství nově zapisovaných plavidel v evidenci začalo meziročně stoupat a tento trend trvá dodnes. Situaci umocnily státní investice do budování infrastruktury vodních cest. Vznikla nová vyvaziště, nové přístavy, splavnily se nové úseky vodních cest.

Ve výsledku celá situace již v druhé polovině roku 2015 naznačovala, že intenzita plavebního provozu bude stoupat, a to zejména na Slapech a dalších oblíbených vodních nádržích. Jelikož jsou Slapy hojně využívány též k ostatní rekreaci, zejména ke koupání, započala již před začátkem plavební sezony 2016 Státní plavební správa ve spolupráci se správcem vodní cesty Povodím Vltavy, s. p., připravovat některá konkrétní dopravní opatření. Prvním z nich bylo vymezení prostor pro koupající se, do kterých mají zakázáno vplouvat buď veškerá plavidla, nebo jen plavidla s vlastním strojním pohonem. Toto opatření mělo také upozornit plavce a koupající se na skutečnost, že jsou účastníky plavebního provozu a jako takovým jim též přináleží určité povinnosti ve vztahu k plavebnímu provozu. Efekt celého opatření byl dvojí, jednak ochrana plavců tím, že se koupají v prostoru bez možnosti střetu s plavidlem, ale také ochrana okolí takto vymezeného prostoru, protože 50 m od jeho hranice, která je na vodě stanovena žlutými bójemi, je nařízen pravidly plavebního provozu výtlačný režim plavby.

Pojem výtlačného režimu plavby zde zazněl již několikrát a stojí tedy za to jej blíže vysvětlit. Poprvé se jeho definice v právních předpisech objevila ve vyhlášce č. 241/2002 Sb., která jej definovala jako plavbu plavidel pouze při ponoru odpovídajícímu výtlaku plavidla, při níž je vliv hydrodynamického vztlaku zanedbatelný. Nabízí se otázka, proč již tehdy zákonodárce volil poměrně složitou technickou konstrukci a nepoužil omezení plavby rychlostí. Jedním z nežádoucích efektů neohleduplné plavby je vznik škodlivého vlnobití a sání, které ohrožuje nejen samotné účastníky plavebního provozu, ale i stavby a zařízení na vodní cestě a v důsledku abrazí břehů i vodní cestu samotnou. Odstranění tohoto jevu je velmi dobře zajistitelné právě nařízením výtlačného režimu plavby. Je třeba si totiž uvědomit, že největší hrozba vlnobití nastává v tzv. přechodovém režimu plavby, který ovšem dosahují plavidla v závislosti na délce a tvaru svého trupu při různých rychlostech. Není

tedy možné stanovit jednotnou rychlost pro všechna plavidla, kdy je tento nežádoucí stav eliminován. Je však jisté, že při dodržení výtlačného režimu plavby tento jev u žádného plavidla nenastává. Navíc je i rychlost plavby v tomto režimu výrazně nižší. Kromě toho rychlost plavby plavidel na rozlehlých vodních plochách není prokazatelně měřitelná a ne všechna rekreační plavidla jsou vybavena zařízením k měření vlastní rychlosti. V tuto chvíli neexistuje na světě spolehlivé zařízení, které by dokázalo bez obrovské chybovosti změřit rychlost plavidla plujícího po rozlehlé ploše z jiného plavidla a umělo zároveň pořídit o měření hodnověrný záznam včetně identifikace plavidla jeho poznávacími znaky. Ač kolují různé zkazky o tom, že například německá vodní policie rychlost plavidel měří, nezakládají se na pravdě. V současné době je možné měřit rychlost plavidel pouze na kanálu, kde se trajektorie plavby mění jen minimálně a úsek lze změřit též ze břehu. Jelikož byla snaha stanovit metodu měření rychlosti plavidel, byl zadán projekt Ministerstva dopravy přes Technologickou agenturu ČR, který měl takovou metodu stanovit. Nikdy však nedošlo k realizaci výroby alespoň prototypu. Nicméně z vědeckého posouzení problematiky zcela jasně vyplynulo, že již odchylka 15° v trajektorii plujícího plavidla znamená u dostupných zařízení takovou chybu v měření, že není možné, aby takový výsledek sloužil jako hodnověrný důkaz spáchaného porušení právních předpisů.

Ale vraťme se zpět na Slapy. Dle očekávání intenzita plavebního provozu v roce 2016 nebývale vzrostla a začaly se zejména z řad uživatelů rekreačních objektů podél nádrže i částečně ze strany místní samosprávy stále více ozývat hlasy volající po nové restrikci rychlosti a způsobu plavby, omezení množství plavidel, po vyloučení vodních skútrů a podobně. Nabízela se tedy otázka, jaká další opatření ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků plavebního provozu může přijmout Státní plavební správa jako plavební úřad v rámci své působnosti a pravomoci, která je jí svěřena zákonem o vnitrozemské plavbě.

Z toho důvodu bylo přijato poprvé pro plavební sezonu 2017 dopravní opatření, kterým byl zaveden výtlačný režim plavby v lokalitách s nejvyšší intenzitou plavebního provozu a současně s vysokou koncentrací rekreantů na březích i ve vodě, konkrétně v ř. km 93,7–97,8 a 100,5–105,0 opět v období od 15. června do 15. září. Délka omezení tedy představuje 8,6 km z celkových 43 km. Toto dopravní opatření bylo přijato i pro plavební sezony 2018 a 2019.

Na tomto místě je dobré udělat malou odbočku k provozu vodních skútrů, protože ty tvoří samostatnou kapitolu v historii plavby. Do 1. 1. 2015 byla plavba vodních skútrů povolena pouze ve vymezených plochách, přičemž v řízení o vydání povolení k vymezení takové plochy měla místní samospráva tzv. právo veta, a tak takových ploch na území České republiky vznikalo velmi málo. Důvodem byla zejména hlučnost a také vlnobití, které při figurální plavbě mohou způsobovat. S ohledem na skutečnost, že evropská legislativa upravující podmínky pro uvedení těchto plavidel na svůj trh však považuje vodní skútr za malé plavidlo, byla restriktivní politika k provozu vodních skútrů terčem stížností českých občanů k Evropské komisi. Stát sice umožňoval prodej tohoto zboží, avšak neumožňoval jeho použití, jinými slovy omezoval volný pohyb zboží ve státě EU.

Při tvorbě nové právní úpravy byla využita inspirace právní úpravou v Německu, kde je plavba těchto plavidel povolena v průběžné plavbě za podmínek dodržení všech pravidel plavebního provozu. Pro figurální a akrobatickou plavbu musí být zřízeny vymezené plochy. Obdoba této koncepce byla použita i u nás a od ledna roku 2015 bylo možné vodní skútry spatřit na vodních plochách, kde není omezena co do výkonu motoru či zakázána plavba plavidel se spalovacími motory. Na Slapech tedy mohly plout vodní skútry v režimu, který je výše popsán. Jelikož ale část těchto plavidel je určena především pro akrobatickou plavbu, existovala již od roku 2015 snaha Státní plavební správy na Slapech takový prostor nalézt. Jednalo se o navržení pouze 500m úseku na ploše představující celkově 43 km. Úřad však narazil na obrovský odpor místní samosprávy, zájmových sdružení i jednotlivých občanů, zejména těch, kteří vlastní nemovitosti v okolí vodní nádrže. Nikdo nebyl ochoten připustit, že pokud bude taková plocha stanovena, eliminuje se značně nebezpečí, že neukáznění vůdci těchto plavidel budou akrobatickou plavbu provádět kdekoliv a budou ve zvýšené míře ohrožovat ostatní účastníky plavebního provozu.

Rok 2016 drastickým způsobem dokázal, že vymezení ploch pro akrobatickou plavbu vodních skútrů na oblíbených vodních nádržích je opatřením pro bezpečnost plavebního provozu zásadním. Začátkem sezony došlo na Orlíku k tragické nehodě, při které vyhasl mladý život, a jejíž příčinou bylo právě nedodržení pravidel plavebního provozu při jízdě na vodním skútru. Na základě této zkušenosti se následně podařilo projednat na Orlíku dvě vymezené plochy pro vodní skútry. Na Slapech však odpor pokračoval dál. Teprve v roce 2017 místní samospráva z okolí Slap i po zkušenostech z Orlíka připustila, že by jedno takové místo na Slapech mohlo vzniknout. Bylo vytipováno, a to u skal proti Nové Živohošti. Místo daleko od možnosti koupání, široké a celkově přehledné. Provozní doba byla omezena časově, počtem plavidel i vyloučenými dny. Přesto však odpor jednotlivců pokračoval. E-mailové zprávy, které zaplavily oficiální adresu plavebního úřadu někdy slušnou, někdy méně slušnou formou, napadaly vedení úřadu a obviňovaly je z ohrožování bezpečnosti občanů, poškozování jejich zájmů a další zvůle. Stížnosti byly směřovány na nejvyšší místa politiky i státní správy.

V létě je na Slapech rušno.

Na vodu se při troše dobré vůle, tolerance a dodržování pravidel vejdou všichni – plavci i motorové čluny.

S ohledem na časté stížnosti na hlučnost vodních skútrů, nechala Státní plavební správa provést měření zatížení okolí vymezené plochy pro provoz vodních skútrů hlukem při provozu jednoho, dvou či maximálně tří skútrů. Toto měření prokázalo, že zatížení hlukem je v okolí vymezené plochy malé. I přes objektivní potřebu takový vymezený prostor na Slapech mít se občané brání dalšímu vymezení této plochy. Jistě by bylo velmi dobré vědět, proč právě vodní skútr je takovým zosobněním zla pro širokou veřejnost, i když při současném technickém provedení je plavidlem bezpečným, které při běžné plavbě nezpůsobuje významné vlnobití a vůdce z něho má dobrý přehled. Hlučnost těchto strojů je regulována evropskými normami. A tak tíživá situace plavebního úřadu, který má z moci úřední povinnost takové plochy nacházet a vymezovat, pokračuje.

Stále více bylo patrné, že existuje ještě jedna oblast, v níž je možné přispět k bezpečnosti plavebního provozu, a tou je prevence. Prevence existovala doposud ve vnitrozemské plavbě pouze ve velmi omezené míře, kterou v podstatě tvořila pouze účast Státní plavební správy na výstavách se zaměřením na plavbu a lodní provoz. V roce 2017 tak vznikl nápad vytvořit krátké edukační spoty s touto tematikou. Snaha všech zúčastněných nakonec vyústila ve spolupráci s Českou televizí a natočení série minipořadů s názvem „Bezpečnost plavebního provozu“, která zábavnou formou seznamuje diváky se základními pravidly a povinnostmi plavebního provozu.

Bez kontroly však ani ta nejlepší pravidla nedosáhnou svého účinku. Jelikož je bohužel v České republice v obecné rovině poměrně nízká dobrovolná akceptace stanovených pravidel chování, bylo také voláno po zvýšeném dozoru nad bezpečností plavebního provozu. S ohledem na nově stanovené pravomoci Policie ČR ukládat pokuty v příkazu na místě byla zahájena velmi úzká spolupráce mezi ní a Státní plavební správou. Tato spolupráce byla korunována již v roce 2016 bezpečnostním opatřením s názvem „VODA 2016“, které se zaměřilo na bezpečnost plavebního provozu. Akce proběhla v prvním týdnu v červenci a po celé republice byly zkontrolovány stovky plavidel. Od roku 2016 obdobná bezpečnostní opatření probíhají ze strany policie každoročně vždy v období nejvyšší plavební sezony. Jsou pravidelně zkontrolovány tisíce plavidel a jejich vůdců.

S čistým svědomím lze konstatovat, že ze strany Státní plavební správy bylo učiněno maximum

možného, co zákon připouští. Statistikou, která snad tento výrok může prokázat, je vývoj nehodovosti. Ta se počítá na maximálně desítky za rok, a pokud se zaměříme na dostupné grafy jejího vývoje, zjistíme, že i v dobách té největší restrikce k nehodám docházelo. Při obrovském nárůstu intenzity plavebního provozu od roku 2015 (v porovnání s rokem 2009 je nově evidováno dvojnásobné množství plavidel) je to nepochybně důkaz o úspěchu snahy Státní plavební správy a Policie ČR udržet plavební provoz na našem území bezpečným.

Důvodem, proč ale vznikl tento článek, je fakt, že emoce, které kolem využití vodního díla Slapy panují, a které zosobňují i dopisy zasílané do nejvyšších pater výkonné moci, mají jednoho společného jmenovatele a tím je snaha určit budoucí využití této rekreační oblasti. To ale žádný správní úřad neurčí, byť je jeho působnost s plavbou úzce svázána, protože každý správní úřad je povinen konat toliko v mezích pravomoci, která mu byla svěřena zákony.

Ano, byl uvolněn plavební provoz co do způsobu plavby na Slapech, byl umožněn provoz vodních skútrů, obojí, a také větší kupní síla českých domácností, sem přineslo zvýšení intenzity provozu a nepochybně zvýšení hluku v okolí. To jsou fakta, která se Státní plavební správa snaží řešit dopravními opatřeními, dozorem a prevencí. Ve své práci je však neustále konfrontována s nepochopením své role a se snahami různých sdružení, místní samosprávy či jednotlivců o zavádění dalších omezení plavebního provozu, která však nejsou za současně platné legislativy obhajitelná. Celý začarovaný kruh pak končí stížnostmi na postup úřadu, pokud žadateli nebylo vyhověno.

Ať jsou pohnutky osob, které se snaží ovlivnit budoucnost využití vodního díla k plavbě, jakékoliv a ať prezentují Slapy nesprávně jako přírodní jezero a požadují pro ně ochranu nejvyšší, nebo jsou to naopak budovatelské plány, které na vodním díle vidí další místa pro stání plavidel, další mariny, developerské projekty a podobně, jedno je jisté – vize a politická rozhodnutí jsou v demokratické společnosti svěřeny zákonodárcům, voleným zástupcům občanů, kteří nesou břímě zodpovědnosti určit, co je pro rozvoj společnosti té které země v té které oblasti života žádoucí a prospěšné.

Bez toho, abych si přisvojovala právo se přiklonit na jakoukoliv názorovou stranu, jsem s podporou všech svých dlouholetých odborných znalostí a zkušeností přesvědčena, že je využití vodní nádrže Slapy, krásného krajinného prvku vzniklého lidskou činností, ale přírodou dávno akceptovaného, při troše dobré vůle možné všemi, kteří sem rádi jezdí, ať již za zábavou na lodi, na břehu, na chatě, na rybách či v hospůdce. Chatu zde zřejmě nemůže mít každý, na druhou stranu projet se podle pravidel na lodi, na šlapadle, nebo si zaplavat, může skoro každý. Zamysleme se všichni, kdo zde trávíme čas, zda stále ještě neplatí staré české pořekadlo „při skromnosti, místa dosti", a mysleme i na ostatní, kteří chtějí zažít to, co je těší, ať je to koupání, plavba či posezení na lehátku u chaty.

Text Mgr. Klára Němcová,
ředitelka Státní plavební správy
Foto archiv YACHT

Vodní skútry jsou podle evropských předpisů malými plavidly a při plavbě z místa na místo mohou plout na Slapech ve stejném režimu jako ostatní motorové lodě.

inzerce

Wavy Boats
. . s námi budete lepší. .

PRODEJ A SERVIS LODÍ
LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

Wavy Boats s.r.o.
Provozovna | Týnice 3, 399 01 Milevsko

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

www.wboats.cz

VÝCHODNÍ POBŘEŽÍ USA

SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

30. března kotvíme na posledním ostrově Baham, a tím je Grand Bahama. Moje plavba bude pokračovat na sever, takže čekám na příznivý vítr.

SNĚHURKA na Long Islandu

Pamlico Sound

Ten přichází po čtyřech dnech, takže vyplouváme na předoboční vítr, který se bude postupně točit na boční, a s ním se vydávám do Golfského proudu. Vítr má zpočátku rychlost 1 uzel, ale postupně sílí a stále se pomalu stáčí, až dosáhne zadoboku 25 uzlů. Po dvou dnech plavby již rychlost dosahuje 9,5 uzlu a letíme jako vítr. Tak rychle dosud SNĚHURKA nikdy neplula. Třetí den se stáčím více na západ a pokračuji 80 mil k pobřeží do města Jacksonville. Sem připlouváme již za tmy, ale i tak pozoruji siluety obrovských námořních plavidel US Army, protože zde je jejich veliká základna. Zakotvíme v prvním klidném místě podél plavební dráhy a po třech dnech si zasloužíme klidný spánek.

Ráno přeplujeme dále proti proudu řeky do města, kam je to ještě 15 mil. Je tu několik marin, ale pro mě to je bezpředmětné, protože jejich ceny se pohybují kolem 100 USD za den. V kanálu právě patroluje loď místní policie, takže se raději zeptám, zda tady mohu stát na kotvě – mimo plavební dráhu to není problém. Hlavním úkolem nyní bude přihlášení, proto po zkušenosti z Miami z roku 2015 opět telefonuji na centrální imigrační kancelář, kde chci nahlásit svůj příjezd.

„Musíš použít aplikaci pro přihlášení!" zní nekompromisní odpověď úředníka. Několikrát mu opakuji, že nemám internetové připojení, vůbec ho to nezajímá. Přitom americký zákon říká zcela jasně, že nikdo nesmí opustit palubu lodě, dokud se neprovede toto přihlášení. Spustím tedy člun a oba plujeme na břeh. Jedna varianta je jít do nějaké kavárny na wifi a odsud se přihlásit přes aplikaci. Jenže může nastat druhý problém a to je, že v této aplikaci může úředník provést zpětnou kontrolu posádky a vyžádat si videohovor. Při něm pak chce vidět celou posádku a porovnávat všechny údaje z pasu. Potom se mi nechce vysvětlovat, proč jsme na břehu, a ne na lodi, jak říká zákon. Takže jako jediné řešení vidím koupit si SIM kartu na internet, kterou stejně budu potřebovat. Jenže jsme v Americe a nikdo zde nic neví, nikdo neví, kde se dá koupit karta, nikdo neví, jak se někam dostat pěšky či zda jezdí nějaký bus, taxi žádné nejezdí. Asi po hodině marného bloudění tedy najdeme hotel, kde mi na recepci zavolají smluvní taxi. Po chvilce přijede luxusní limuzína a v ní sympatický řidič z Iránu. Vysvětluji mu, co potřebuji a je to první osoba, která mi poradí. Nejraději bych jel někam do nákupního centra, kde by bylo více operátorů, abych si vybral nejlepšího. Jenže to je velmi daleko, takže jedeme do nejbližšího obchodu s operátorem T-mobile. Zde vše vyřídím, a ještě nás popoveze do dalšího hotelu, kde je půjčovna aut. Taxi stálo 40 USD a mám SIM kartu i půjčené auto na 2 dny, i když zákon opět říká, že dokud se neprovede kompletní přihlášení, tak si nelze půjčit auto. Po návratu na loď si stáhnu aplikaci CBP ROAM, kde vyplním všechny údaje o lodi i posádce a rovněž se tam naskenují pasy. Po odeslání přijde odpověď, že je vše v pořádku přijato a je potřeba se přihlásit na celnici. Nikdo tedy žádný videohovor nevyžadoval.

Konečně máme první krok za sebou a jedeme na břeh na zaslouženou večeři. Druhý den je neděle a celnice je zavřená, takže využijeme den volna a uděláme si hezký výlet do Orlanda do zábavního parku. Cesta po zdejších krásných dálnicích trvá 2,5 hodiny.

V pondělí ráno dojedeme na celnici, kde potkáme celníka se jmenovkou Palenik, který je z Moravy. Přihlášení má však na starosti nějaká starší a velmi milá dáma. Ta mně také poradí se zaevidovat na jejich stránkách a uhradit roční poplatek 28 USD, čímž se vyhnu placení na všech ostatních celnicích, jsem totiž téměř v šoku. Podle zákonů mohu plout pouze z přístavu do přístavu a v každém se hlásit na celnici. Při přihlášení zaplatím 19 USD a pokud chci pokračovat, zaplatím dalších 19 USD za odhlášení do dalšího přístavu. Takže se mě ptá, co má napsat do dokladů jako další přístav. „Já ale nepopluji do sousedního přístavu, já pluji rovnou do New Yorku, přímo," odpovídám.

„OK, to můžete, ale v případě, že budete potřebovat zastavit někde dříve, musíte se jít přihlásit," odpoví. To jí samozřejmě potvrdím, ale vnitřně přemýšlím, zda to byl dobrý nápad opět po letech plout do Ameriky. Mám tedy v ruce nějaký oficiální doklad se jménem SNĚHURKY a další přístav je New York. Při návratu na loď se zastavíme v supermarketu pro nákup a vrátíme půjčené auto. V poledne již vytahuji kotvu a vracíme se po řece směrem k moři. Vítr dnes nefouká, takže zaplujeme do kanálu a vydáváme se na sever.

Norfolk

Intracoastal Waterway je naprosto úžasné a geniální vodní dílo. Je to vodní cesta z jezer, řek a umělých kanálů vedoucích podél východního pobřeží. Začíná na jihu v Key Westu a končí v Norfolku, i když i potom vlastně pokračuje až do New Yorku. Trasa do Norfolku měří 1 400 mil a po celé délce je garantovaný ponor 2 metry a podjezdná výška mostů 20 metrů, takže běžně velké plachetnice zde mohou bez problémů proplouvat. Všude po cestě je vybudováno lodní zázemí, mnoho marin, čerpací stanice, servis a opravy i volná kotviště. Moje taktika je naprosto jednoduchá, při protivětru popluji kanálem a s příznivým větrem vypluji na moře. Je zde mnoho průplavů na moře, takže naplánovat plavbu je velmi jednoduché. Větším problémem je spíše příliv a odliv, kdy voda proudí kanálem i rychlostí 2–3 uzly, a to je pak hodně nepříjemné jet proti proudu.

Dnes tedy proplujeme asi 30 mil umělým kanálem, kde je opravdu co obdivovat. Na levoboku vidím hustý neprostupný les či skoro džungli a po pravé straně nádherné výstavní domy bohatých majitelů. Říká se, že na Floridu se stěhuje hodně byznysmenů z celých Států, aby žili v teple a u vody. Jejich domy jsou skutečně nádherné a všichni mají u břehu motorové čluny na rybaření. Na noc zakotvím na oficiálním kotvišti, i když je možné stát kdekoliv mimo plavební dráhu. Je pravdou, že plavební dráha se musí striktně dodržovat, jinak hrozí najetí na dno. Několikrát se mi to podařilo, ale dno tvoří většinou řídké bahno, a vždy jsem se z nasednutí dostal.

Druhý den má přijít jihozápadní vítr, takže vyplouvám za svítání na moře a po 30 mílích na motor již opět plachtíme. Druhý den za soumraku mám natočeno 180 mil a opět zapluji dovnitř, protože v noci se vítr opět otočí. Tentokrát vplouvám na řeku širokou asi 500 metrů, takže není problém zakotvit u břehu. Ráno je i zde cítit silný protivítr, a tak pokračuji opět vnitřním kanálem 30 mil do Charlestownu. Cestou mě zkontroluje člun pobřežní stráže, kdy za plavby ke mně přeskočí dva vojáci a prohlédnou doklady. Tato kontrola byla velmi rychlá a bez problémů. Pouze při otázce, kam pluji, odpovím: „Pokračuji dál, v Charlestownu nebudu vůbec stavět." Možná by mě potom chtěli kontrolovat, zda se půjdu přihlásit. Jenže tam je hned na kraji marina s pumpou, kde zastavím. Sice mám nafty ještě dost

Umělý kanál na Floridě

Muzeum Intrepid

z Venezuely, ale mám rád dostatečnou zásobu. Nafta je zde asi jediná relativně levná věc, 1 galon (3,8 l) stojí kolem 3 USD. Po dotankování pouze přeplujeme na protější kotviště, protože cena mariny je 2 USD za stopu délky lodě. Volné odpoledne využijeme k nákupu v supermarketu, kam to není daleko.

Další den opět za svítání vyplouváme na moře a s příznivým větrem pokračujeme příští 2 dny až před mys Hatteras, jenž je takovým centrálním bodem tlakových níží. Ty sem proudí z pevniny a silně ovlivňují místní počasí. Vítr se zde neustále mění a točí, podle toho, jak níže postupuje. Prakticky každé 2 dny se vítr mění a nedá se spolehnout na nějaký delší stabilní vítr. Již v noci zakotvím na vnitřním kanálu u města Morehead City a po vyspání za svítání pokračuji dál. Tentokrát nás čeká třídenní plavba po Pamlico Sound. To je rozsáhlá oblast jezer a řek propojených kanálem. Od moře je oddělena úzkou pevninskou šíjí, kde ale nejsou dostatečně hluboké průplavy. Všude kolem je krásná příroda, rozsáhlé rákosové mokřady, husté borovicové lesy a od rašeliny do černa zbarvená voda. Na březích se nacházejí lovecké chaty či prázdninové domy, neboť tato oblast je rájem pro rybáře a lovce vodních ptáků. V letní sezoně je tady mnoho lodí i rekreantů na březích v kempech či domech.

Nám fouká velmi silný vítr 25–30 uzlů, takže většinu cesty mohu po širokých jezerech plout pouze s genou, kterou velmi rychle smotám pro proplutí kanálem a na jezeře opět vypustím. Přeplavba Pamlico Soundu trvá přesně tři dny s denní dávkou 60–70 mil. Další den nám již zbývá posledních 15 mil do Norfolku, ale zde nás dost zdržely nízké mosty. Ty se otvírají podle různých časů a kupodivu na sebe nenavazují, a tak musíme často hodinu čekat na otevření. Při proplouvání Norfolkem mě samozřejmě zaujmou válečné lodě. V Norfolku je největší atlantická námořní flotila US Navy a v opravárenských docích stojí desítky válečných lodí včetně letadlovky HARRY TRUMAN. Plavební kanál je velmi blízko, někde jsem 50 metrů od lodí, jinde třeba 200 metrů, a opravdu netuším, co to je vše za lodě s podivnými nástavbami.

Po proplutí Norfolkem jsme již v Chesapeake Bay, kterou bych velmi rád proplul a prozkoumal. Jenže z časových důvodů potřebuji pokračovat na sever a také má v noci přijít opět jihozápadní vítr, který potřebuji na plavbu do New Yorku. Chesapeake kanál označuje vysoký most, pod kterým již točím doleva a po oceánu nás čeká plavba kopírující pobřeží ze vzdálenosti asi 5 mil na hloubce kolem 8–10 metrů. Vítr je opět příznivý zadoboční a postupně sílí. Po 260 mílích před New Yorkem jsou již poryvy 30 uzlů a vlny se zde nepříjemně potkávají s protiproudem z řeky Hudson. V této plavební dráze mě podle AIS identifikuje pobřežní stráž a volají na 16. kanále. Chtějí moje telefonní číslo a poté přes telefon následuje výslech, který jsem naposledy zažil v Rusku v Soči. Po 20 minutách odkládám telefon a věnuji se plavbě kanálem. Brzdí mě silný protiproud, takže plánovaná plavba kolem sochy Svobody se oddaluje.

Z ničeho nic vedle mě pluje velký člun pobřežní stráže a kapitán mi naznačuje, že přirážejí k pravoboku. Znovu přeskočí na palubu tři vojáci a začíná další kontrola. Jeden zběžně projde loď a další dva se věnují dokladům. Papíry od lodě i pasy jsou v pořádku, ale nelíbí se jim můj doklad z celnice z Jacksonville. „Kde máš cruising permit? Tohle je doklad o přihlášení, ale musíš mít ještě jiný," ptají se. „Nevím, jaký jiný, tento jsem dostal na celnici a řekli mi, že se s tímto papírem musím přihlásit zde v New Yorku," odpovídám. Nějakou dobu se mezi sebou radí, nakonec si papír vyžádá velitel na člunu, který telefonuje na celnici a vše si ověřuje. Jenže to vše trvá velmi dlouho, takže musím zpomalit, abych nepřejel sochu Svobody. Celkem po 40 minutách spoluplavby dostanu zpět svůj papír se slovy: „S tímto dokladem se již nemusíš hlásit zde na celnici, ale po zakotvení se musíš ohlásit na toto telefonní číslo," vysvětluje mi velitel pobřežní stráže. Tak to jsem samozřejmě rád, že bude vše jednodušší, ale již nejsem rád, že jsem se takto zdržel a krásně modrá obloha se zatáhla, fotky před sochou Svobody budou nic moc.

Ponorka v muzeu Intrepid

Kontrola pobřežní stráže

Socha Svobody

Kolem tohoto symbolu New Yorku neustále krouží mnoho výletních lodí s turisty, proto mám trochu problém se sem protlačit. Měl jsem původní plán zakotvit a udělat hezké foto z dinghy. Jenže to absolutně nepřipadá v úvahu. Provoz je velmi hustý a silný proud z řeky Hudson zde dělá doslova peřeje. Takže jsem rád, že zvládnu kormidlovat a při tom odbíhat na příď fotografovat. Na chvilku ještě zapluji k Manhattanu s jeho mrakodrapy a podle tabulek je nejlepší čas na proplutí řeky East River. Podplujeme známý Brooklynský most, se sílícím proudem máme rychlost 8 uzlů a krásný výhled na New York. Kopírujeme Long Island a po 3 hodinách již za soumraku zakotvím v Manhasset Bay na Long Islandu. Vítr opět sílí, takže spustím kotvu co nejblíže břehu, ale musím kalkulovat s odlivem, který dosahuje 2 metry. Po zakotvení telefonuji na číslo pro ohlášení příjezdu. „Ty jsi cizí plavidlo plující na cruising permit a musíš se hlásit na místní celnici," nekompromisně mi sděluje úředník. Vůbec ho nezajímá, co mi říkal velitel pobřežní stráže, a moc se se mnou nevybavuje.

Celou noc fouká vítr 25 uzlů a silně prší, takže mám zapnuté topení, které udržuje v lodi příjemnou teplotu. Konečně v poledne přestane pršet, a tak se rozhodnu přemístit na bójku. Volám Matta, se kterým zde mám domluvené

inzerce

kotvení. Několik dnů jsem rozesílal e-maily po všech marinách a ze všech mně chodily stejné odpovědi: Cena v marině 2–4 USD za stopu. Občas někde nabízejí mooring za 50–80 USD/den. Přes několik telefonátů jsem se dopracoval na Matta, který nabízí mooringy za 25 USD včetně water taxi. Zavolám tedy Mattovi a on mě nasměruje na jeho mooringy. Zde se v silném větru vyvážeme a Matt nás převeze na břeh. Po čtyřech dnech jsme konečně na pevné zemi ve městě Port Washington. To je velmi klidné městečko s hezkými domy, plné zeleně a vůbec nám nepřipomíná New York. Je tu několik marin, jachtařský obchod West Marine i supermarket blízko moře. U Číňanů si dáme jídlo a užíváme pevniny, i když je zima, vítr a občas sprchne.

Další den je neděle, čeká nás první výlet do centra. Jezdí odsud vlak přímo na Pennstation. Chvíli mi trvá, než se zorientuji v systému metra, ale pak již cestujeme bez problémů. Navštívíme překrásné přírodovědné muzeum a vyjedeme na Empire State Building. Desetitisíce turistů a veliké fronty mě doslova děsí, takže se unavení k večeru vracíme zpět. V pondělí se ptám v marině, kde se mohu přihlásit na místní celnici. Nikdo netuší, ale najdou na internetu nejbližší celnici v centru na Manhattanu. Jenže opět silně prší, takže do centra určitě nepojedu. Vydáme se tam opět v úterý, kdy je slunečno, a prohlédneme si zbytek: památník dvojčat s hezkým muzeem, městskou halu i námořní muzeum Intrepid. Zde poblíž je totiž cruising terminál, kde má být i celnice. Avšak na vrátnici mi řeknou, že celníci sem chodí pouze na příjezd lodě a ta připluje až v sobotu. K večeru se tedy opět vracíme na loď a já stále nejsem přihlášený. Vtipné je to, že další den večer odlétáme na 3 týdny do Čech. Volám znovu do centrální kanceláře, kde se jakoby hlásím po připlutí do New Yorku a žádám informaci, kde se mám přihlásit. Zajímavé je, že dotyčný úředník to neví a dlouze se s někým radí a něco hledá, než mně konečně sdělí adresu celnice. Připadá mi, že zdejší přebyrokratizovaný systém neví, co dělá druhá kancelář. Adresa celnice je až v New Jersey v nákladním přístavu. To mi tolik nevadí, protože odlétáme z letiště Newark, které je nedaleko.

Brooklynský most

Pohled z Empire State Building

Ve středu dopoledne nás Matt opět převeze na břeh a slibuje, že SNĚHURKU pohlídá. Vlakem jedeme 40 minut do centra, kde čekáme 30 minut na vlak do New Jersey, který jede dalších 40 minut. Jenže z terminálu do přístavu jede pouze místní autobus s odjezdem za hodinu a cesta trvá dalších 50 minut. Naštěstí zde velmi dobře funguje Uber, takže se dostaneme spolujízdou za 10 USD konečně na celnici. Po sečtení nám cesta trvala 3 hodiny.

Při vstupu do budovy se musíme nahlásit na vrátnici. Jenže ouha místní vrátný musí od každého naskenovat ID card nebo řidičák. Já mu podám pasy a to je problém, jeho čtečka je moc malá a neumí načíst pas. Tím vzniká neuvěřitelný problém, se kterým si neví rady. Je to typicky americký přístup, pokud je něco jinak, než je určeno nebo nalajnováno, nastane problém. Mám u sebe i řidičák, ale naschvál si sedím v křesílku a bavím se. Času do odletu letadla je dost, tak kam spěchat. Vrátný je celý nervózní a stále někam telefonuje. Po půl hodině mu zřejmě nějaká bystrá hlava poradila, že si má opsat údaje z pasů na papír, což naštěstí zvládne. Konečně tedy stojím v oné významné kanceláři a prohlíží si mě pět celníků důležitě hledících do svých počítačů. Ani jeden však asi dnes nechce pracovat, takže další půlhodinu sedím na židli. Pak se objeví jeden starší, který se zřejmě dobře naobědval, a s kolegy žertuje. Ten mě konečně vyzve k přepážce.

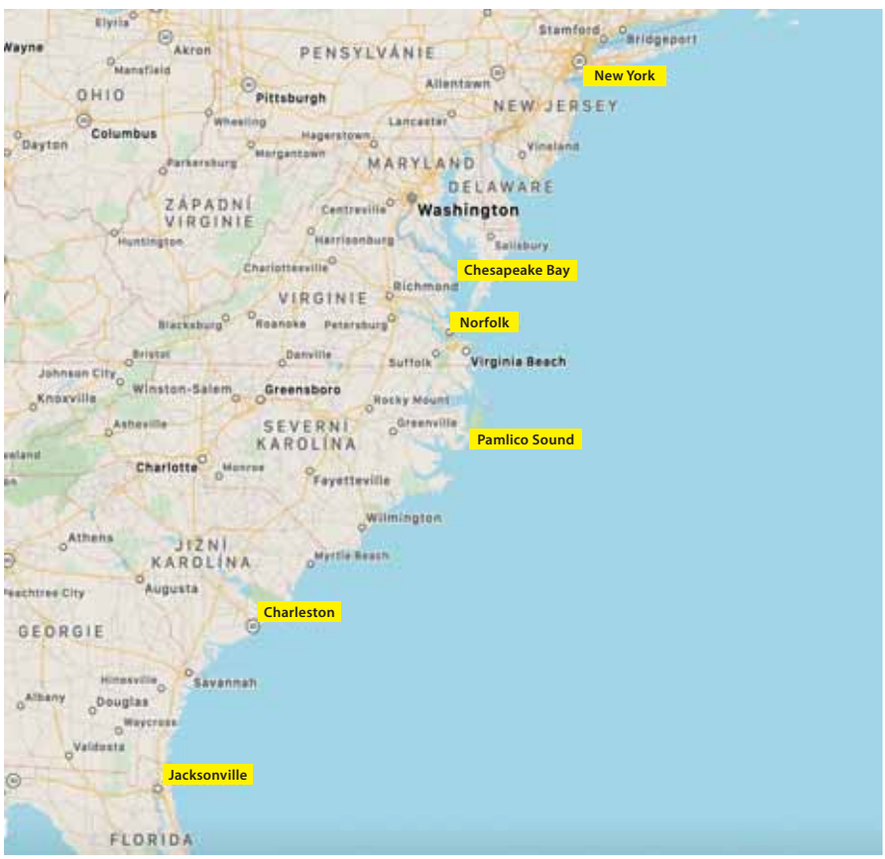
„Pluji z Jacksonville a mám se zde hlásit na celnici. Doufám, že jsem tady dobře, budu v New Yorku asi 3 týdny," hlásím se u celníka. „Ano, ano, správně," prohlíží si moje doklady a bere do rukou formulář na účtenku. „Co to vypisuješ? Já nic platit nebudu. Jsem zaregistrován a mám zaplaceno na celý rok," ukazuji registraci v mobilu. Celník si to zvědavě prohlíží a povídá: „Co to jako má být, proč bys neplatil? Přihlášení stojí 19 dolarů a odhlášení také,"

Manhattan

ale nakonec se jde někam zeptat a po chvilce se vrací zpět.„OK, tak nic platit nebudeš, ale nechám si zde tvoje papíry od lodě a až se budeš odhlašovat, tak ti je vrátím.“ „Tak to ani náhodou, originální doklady se nikdy nemohou brát jako zástava, udělej si kopii, já ti je tady nenechám,“ trvám na svém.

Po hodině úřadování jsem tedy hotov, snad správně přihlášen v New Yorku a my se pouze přesuneme na letiště a čekáme na noční let do Evropy. Do Ameriky jsem se nijak extra netěšil. Již moje poslední návštěva na Floridě mě zklamala. Sice to beru jako mezipřistání na další cestě, ale nynější systém s hlášením v přístavech mě doslova dostal na kolena. Takovýto systém kontrol jsem zažil naposledy na Kubě, ale přeci se nedá srovnávat Kuba s USA? Kde je ta jejich „freedom“, ptám se, asi se vše někam ztrácí a vše je střídáno kontrolami, prohlídkami, penězi, nařízeními.

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



inzerce

EVINRUDE®

VAŠE
BUDOUCNOST

- NEJČISTŠÍ TECNOLOGIE
- NEJNIŽŠÍ SPOTŘEBA
- 5 LET BEZ SERVISU

Výhradní zastoupení pro Českou republiku:

+420 491 474 045
obchod@marine.cz

www.marine.cz

CO VÁS ČEKÁ PŘI CESTĚ DO CHORVATSKA?

Jaké doklady potřebujete, když se v létě vydáte na dovolenou do Chorvatska? Jaké taxy a poplatky je nutné platit? Na co si dát pozor a čeho se vyvarovat?

Pro návštěvu Chorvatska budete potřebovat jen platný cestovní pas. Pokud jste občanem Evropské unie, pak vám dokonce stačí jenom občanský průkaz. I když české povinné zdravotní pojištění platí v omezené míře ve všech zemích EU, a tedy i v Chorvatsku, je rozhodně výhodnější mít uzavřené i cestovní zdravotní pojištění. K řízení motorového vozidla stačí český řidičák. Povolená rychlost je v Chorvatsku v obci 50 km/h, mimo obec 90 km/h, na silnicích pro motorová vozidla a rychlostních silnicích 110 km/h, na dálnicích 130 km/h. Pokud jedete s nebrzděným přívěsem, maximální povolená rychlost je 80 km/h. Jízda se zapnutými světly během dne je povinná v období zimního času. Při jízdě je zakázáno používat mobil a používání bezpečnostních pásů je povinné.

Poplatky na dálnicích

Na chorvatských dálnicích se platí mýtné podle projeté části, druhu a velikosti vozidla. Mýtné se platí na mýtných branách a může se uhradit v hotovosti, platebními kartami nebo pomocí předplaceného systému ENC. Cizí státní příslušníci mohou mýtné platit v eurech. Od 16. června do 14. září je cena mýtného vyšší o 10 %. Pokud jezdíte do Chorvatska často, vyplatí se vám využít ENC, tedy elektronickou platbu mýtného, díky které ušetříte a vyhnete se zácpám na mýtných branách. ENC účet si můžete založit na prodejních místech nebo jednoduše koupit na mýtné bráně již připravený ENC balíček, který obsahuje přístroj a předplatné mýtného. ENC účet se může nabít pomocí webového portálu (kreditní kartou), v prodejních místech, internetovým bankovnictvím a SMS

Tabulka poplatků pro majitele lodí v roce 2019 a srovnání s rokem 2018

Délka lodě	Počet dnů	2018 HRK	2019 HRK	2019 EUR
5 - 9 m	3	0,00	90,00	12,00
	8	130,00	210,00	28,00
	15	240,00	360,00	48,00
	30	400,00	600,00	80,00
	90	950,00	1410,00	188,00
	365	2000,00	1800,00	240,00
9 - 12 m	3	0,00	150,00	20,00
	8	400,00	350,00	46,70
	15	700,00	600,00	80,00
	30	1200,00	1000,00	133,40
	90	2900,00	2350,00	313,40
	365	5800,00	3000,00	400,00
12 - 15 m	3	0,00	210,00	28,40
	8	500,00	490,00	65,40
	15	950,00	840,00	112,00
	30	1600,00	1400,00	186,70
	90	3850,00	3290,00	438,70
	365	7700,00	4200,00	560,00
15 - 20 m	3	0,00	240,00	32,00
	8	650,00	560,00	74,70
	15	1200,00	960,00	128,00
	30	2000,00	1600,00	213,40
	90	4800,00	3760,00	501,40
	365	9600,00	4800,00	640,00
> 20 m	3	0,00	300,00	40,00
	8	950,00	700,00	93,40
	15	1800,00	1200,00	160,00
	30	3000,00	2000,00	266,70
	90	7200,00	4700,00	626,70
	365	14500,00	6000,00	800,00

Paušalno plaćanje boravišne pristojbe ne odnosi se na čarter plovila.
Lump-sum sojourn tax payment does not apply to charter vessels.
Die Pauschalzahlung für die Kurtaxe gilt nicht für Charter.
Il pagamento forfettario della tassa di soggiorno non si riferisce ai charter.
Le paiement forfaitaire de la taxe de séjour ne s'applique pas aux navires affrétés.
Ryczałtowa opłata klimatyczna nie ma zastosowania dla czarterów.

1 EUR = 7,5 HRK

bony. SMS bony pro dobití ENC zakoupíte na benzinových pumpách. Více informací a ceny najdete na www.hac.hr.

> Pokud jste občanem EU, stačí vám jenom občanský průkaz.

Pobytová taxa pro majitele lodí

Jestliže jedete do Chorvatska s vlastní lodí, ať už si ji přivážíte po silnici nebo připlujete po moři, musíte se přihlásit na kapitanátu a zaplatit pobytovou taxu. Chorvatská vláda vloni začátkem srpna přijala nové nařízení o výši turistických poplatků, platné od 1. 1. 2019, které pro většinu majitelů lodí znamená jejich snížení. Pokud jedete na charter, pobytová taxa je již zahrnuta v ceně pronájmu, nebo ji zaplatíte na místě přímo charterové společnosti, od které si loď půjčujete. Stejné je to i v případě ubytování v hotelu, penzionu v soukromí i v kempu. A nezapomeňte ani na doklady k lodi, kapitánský průkaz a pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem plavidla. V případě charteru se hodí pojištění kauce.

Text Eva Skořepová
Foto archiv YACHT

Foto Nicolas Claris

ABY VÁM NA LODI CHUTNALO 54.

Omeleta s jarní cibulkou

Název omeleta se začal používat ve Francii v 16. století, ale na omeletě si pochutnávali již staří Římané a Řekové.

Jednoduché a na suroviny nenáročné jídlo, ale k dokonalému výsledku vede jen správný postup přípravy, který vyžaduje praxi. Tu si vyzkoušeli účastníci prvního kurzu vaření na katamaranu, který proběhl v březnu 2019 v Řecku ve spolupráci ALTUMARE se školou vaření Olakala. Další kurzy proběhnou na podzim 2019 (Více na www.altumare.cz).

Ingredience:

- 2 vajíčka na osobu (používáme vajíčka z volného chovu)
- zelená část jarní cibulky
- pepř
- sůl
- olivový olej

Vajíčka rozmícháme v misce, osolíme a opepříme. Pánev s olivovým olejem rozehřejeme na mírném plamenu a přidáme rozmíchaná vejce. Následně vejce vrstvíme na jednu půlku pánvičky, jak vidíte na fotce. Díky tomu zůstane omeleta vláčná i zevnitř. Posypeme jarní cibulkou, dochutíme solí, pepřem a můžeme podávat.

Dobře připravené kvalitní suroviny jsou základem úspěchu.

Opakované překládání zajistí správný výsledek a konzistenci omelety.

Lektor Tomáš Rott při přípravě omelety v kuchyni katamaranu Lagoon 380

Omeleta, kterou si zamilujete

I když je pro některé omeleta typicky snídaňovým pokrmem, dá se konzumovat samozřejmě i v jinou denní dobu než ráno, a to ideálně za doprovodu bílého suchého vína jako například italské Soave, řecké Savatiano nebo odrůdový Pinot Blanc.

Pokud podáváte omeletu k snídani, nebojte se kombinace se šumivým vínem!

Dobrou chuť přeje ALTUMARE.

Text a foto Michaela Kapičková, ALTUMARE
www.altumare.cz

BLUE RENT
Na cestách jako doma!

ROADCAMP R
Elektrické dveře, markýza, nosič kol

HAPPY 395
Markýza, LED, 5 míst, kamera, centrál

AKČNÍ CENY!

BLUEMOBIL ELITÉ
Markýza, solár, kamera, Zenec, SOPO Alarm

ETRUSCO I7400SB
Fiat 150 HP, 16" ALU kola, markýza, navigace, Zenec, kamera

☎ 777 656 272
www.bluerent.cz

Na palubě ZUZANY

PLAVBA ZA BÁJNOU ATLANTIDOU

Jedna z hypotéz o bájné Atlantidě říká, že existovala v Egejském moři v lokalitě ostrova Santorini. To bylo inspirací pro mezinárodní filmařsko-jachtařskou expedici. Tehdy natočené dokumenty dodnes občas vysílá slovenská televize. První dokument se jmenuje Milionář a je profilem majitele plachetnice ZUZANA. Druhý vypráví o plavbě z Komárna do přístavu Thira. Dostal název Expedice Santorini '89.

Pro úspěšnou realizaci filmařsko-jachtařské expedice potřebujete tři věci: vyhovující loď, peníze a kompetentní lidi. Díky mediálním kontaktům jsme pronajali ketch ZUZANA tělocvikáře Josefa Varsányiho. V té době to byla nejlepší alternativa. Potřebné peníze jsme získali během několika měsíců od sponzorů. Kompetentní lidé byli nejmenší problém... A tak jsme v létě roku 1989 šťastně vypluli z Komárna. Kromě Železných vrat, která jsou zážitkem pro každého, kdo plul po Dunaji až do delty v Rumunsku, jsme absolvovali jedno uvíznutí na mělčině, legendární bouři „košava" i pirátský útok.

Na Dunaji

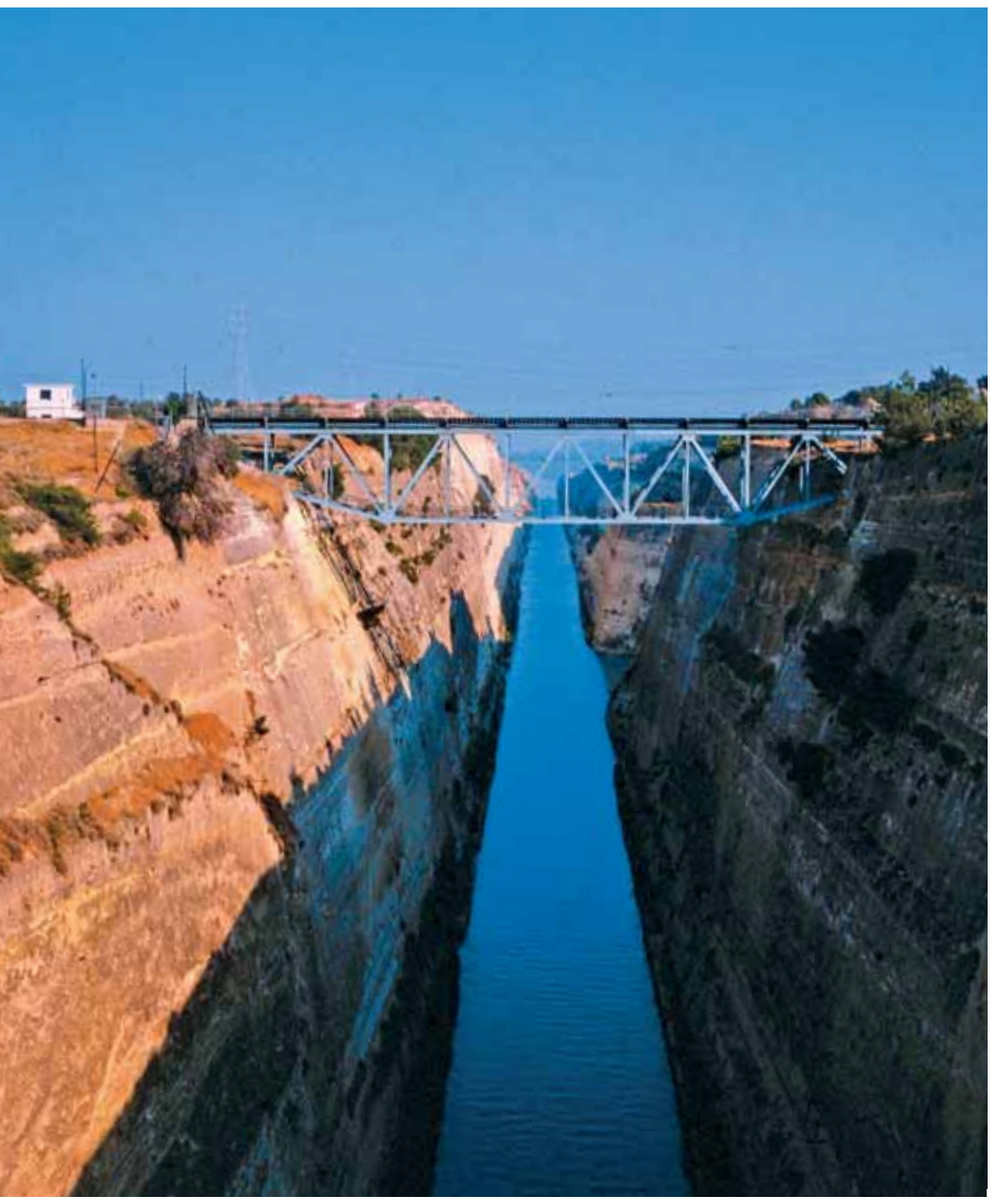
Bylo to někde za Budapeští na maďarském úseku Dunaje, kde nás zastihla noc a u levého břehu řeky se jako na objednávku objevilo opuštěné molo. Náš přistávací manévr jsme nedokončili, neboť po nárazu kýlu do nánosu bahna jsme uvízli. Motor značky Zetor zhasl. Duchapřítomný polský kapitán Henryk Gregorz Sabiniak okamžitě svolal celou posádku na palubu a začal organizovat vyprošťovací manévr. ZUZANA je podomácku vyrobená loď z ocelového plechu, a tak jsme při zpětném chodu motoru na povel přebíhali z pravého boku na levý. Při sedmém přeběhnutí cosi pod kýlem zaskřípalo a pomalu jsme se vysvobodili z mělčiny. Od té doby jsme až k Černému moři mnohem pečlivěji sledovali hloubku nejen přes echolot.

Celkový záběr na Akropoli ohlodal zub času.

Náš expediční oktet s řeckou průvodkyní

Velkým zážitkem byla i silná bouře, kterou na Dunaji nazývají košava. Objevuje se výjimečně a je to průtrž mračen a silný vítr, který vytváří až metrové vlny. Bouřku provází i hustá mlha. Nebylo vidět ani na 10 metrů. Když vás zastihne košava, nejlepší je zakotvit u nejbližšího mola, nebo tak jako my troubit a akustickým signálem upozorňovat na vaši přítomnost okolní plavidla na řece. Naštěstí košava po pár mílích odešla tak rychle, jak se přihnala.

V totalitním Rumunsku, kde v té době vládl diktátor Nicolae Ceausescu a bída, jsme pobyli jen krátce. Před Sulinou, kde nám jeřábem pomohli osadit dva stěžně, jsem poprvé v životě zažil i pirátský útok. Dva muži se v noci snažili vykrást naši loď, když jsme spali. Jeden z nich se již háčkem přitahoval k přídi ZUZANY, když si ho všiml jeden z členů naší posádky. Začal křičet a svým mocným hlasem vzbudil i zbytek posádky. Piráti se zalekli přesily 8:2, nastartovali motor a zmizeli ve tmě. A pak jsme konečně po deseti dnech plavby v ústí Dunaje, kde už od Suliny nebyly žádné nízké mosty, napnuli plachty, vypnuli motor a vychutnávali si šumění větru a vln na Černém moři.



Korintský kanál

Bospor a Istanbul

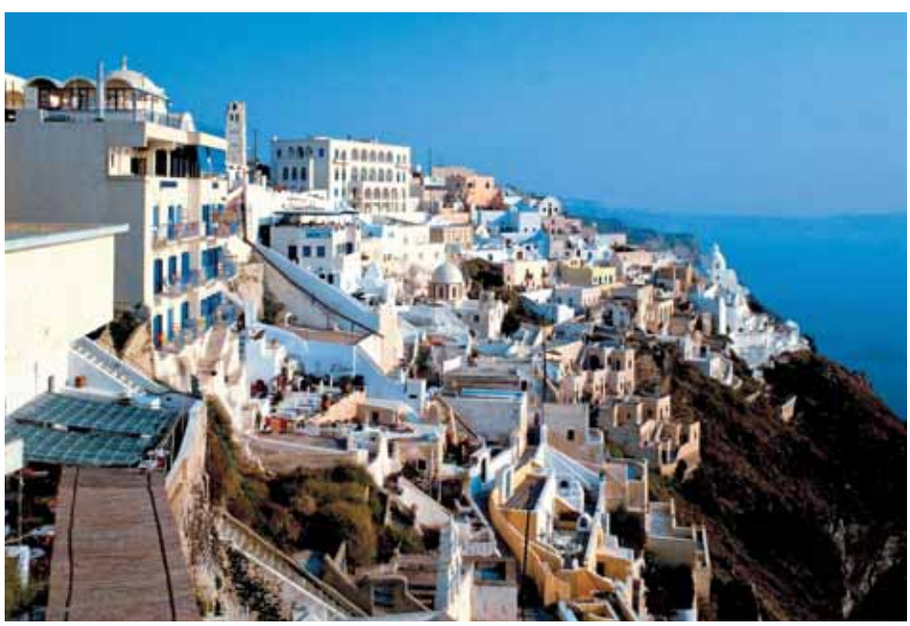
Po čtyřech dnech svižné plavby po Černém moři jsme se brzy ráno kolem šesté dostali do obávané Bosporské úžiny. Vplouvali jsme do brány Orientu a jedné z největších metropolí světa Istanbulu, který má přes 15 milionů obyvatel. Byly chvíle, kdy kolem nás plulo přes deset velkých lodí, a tak jsme museli být při plavbě pod plachtami obzvlášť opatrní. Sice má plachetnice přednost, ale pokud se dostanete do plavební dráhy dvě stě metrů dlouhého tankeru, který má brzdnou dráhu několik mil, stejně se musíte vyhnout. Po zdolání Bosporu jsme do Istanbulu dopluli pro jistotu na motor. Při slunečném počasí, které dělalo úchvatnou kulisu našemu příjezdu do bývalé Konstantinopole nebo také Cařihradu, jsme jasně rozeznávali jednotlivé skvosty architektury jako například Topkapi, Galatskou věž, chrám Boží moudrosti Hagia Sofia i Modrou mešitu sultána Ahmeda I. Největší turecké město se rozprostírá při březích Bosporské úžiny, Marmarského moře a zálivu Zlatý roh. V Istanbulu jsme navštívili firmu Tezan na výrobu obráběcích strojů, která byla obchodním partnerem jednoho z našich hlavních sponzorů. Taxíkem jsme z kotviště denně cestovali i na Velký bazar, kde je nabídka plodů moře, koření, oblečení, koberců, kabelek, parfémů… opravdu neskutečná.

Marmarské moře a Dardanely

Po týdnu zaslouženého odpočinku v dynamickém Istanbulu nás čekala čtyřdenní pohodová plavba po Marmarském moři, kde foukal jen slabý nebo žádný vítr, proto jsme museli plout na motor. Klidné dny jsme využívali s režisérem Jurajem Takáčem na synchrony do sekvencí dokumentárního filmu Milionář. Noční služby nevyjímaje, když se totiž částečně ochladilo, pracovalo se nám nejlépe. Teprve po překonání úžiny Dardanely nám trošku fouklo, a tak jsme to namířili rovnou na Lesbos. Třetí největší řecký ostrov byl působištěm starořecké básnířky Sapfó. Také se zde narodil legendární osmanský pirát Chajruddín Barbarossa. Jsou tady i unikátní akvadukt a zkamenělý les či nádherné písčité pláže. V místní hospodě v přístavu Sigri jsme si objednali jako welcome drink v Řecku národní vždy dobře vychlazené tradiční ouzo s minerálkou. Po doplnění zásob vody, nafty, čerstvého chleba, ovoce a zeleniny jsme vypluli na pětidenní plavbu do Athén, abychom včas stihli program v marině Microlimano.

Akropole a olympijský stadion

Hlavní část naší mise nás totiž čekala pod Akropolí. Mezipřistání jsme absolvovali v marině Zea. V marině Microlimano nás čekal hlavní řecký sponzor pan Doman z firmy Intraerovia. Kvitoval náš přesný pří-



Hotel Atlantis – je uprostřed, nelze jej přehlédnout.

jezd: „Jste přesnější, než kdybyste přiletěli letadlem! Je to až neuvěřitelné na to, že jste ve výsostných vodách již sedmé a cílové země Expedice Santorini '89." Naši řečtí partneři a hostitelé se o nás perfektně starali a každý den nám připravili bohatý kulturně-filmařský program. Přidělili nám anglicky hovořící turistickou průvodkyni a všude nás vozil klimatizovaný autobus. Na vlastní kůži jsme si vychutnali běh na nejstarším olympijském stadionu na světě a nechali si vysvětlit symboliku zapalování ohně pro každé hry, navštívili jsme samozřejmě i světoznámou Akropoli.

ZUZANA u Sifnosu s československou vlajkou

Epidauros a Korintský kanál

Nezapomenutelným zážitkem byla návštěva Epidaurosu. Ve starém Řecku to bylo město, kde se soustředil kult boha Asklepia. Jemu byl zasvěcen i chrám, jehož fragmenty turisté z celého světa mohou obdivovat dodnes a který byl v roce 1988 zapsán na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Je zde také zachovalý amfiteátr, ve kterém se může najednou bavit až 14 tisíc lidí a který má údajně nejlepší akustiku v Evropě. Na scéně je pro turisty vyznačen malý kruh, kde když hodíte minci na zem, cinknutí slyšíte až v poslední z 55 řad kamenných lavic.

Téhož horkého srpnového dne jsme navštívili i pro jachtaře mimořádně atraktivní Korintský kanál. Z příjemně klimatizovaného autobusu jsme hned na úvod viděli to, co z paluby jachty nikdy vidět nemůžete. Čekali jsme po přeplutí lodí na vynoření mostu, abychom mohli přejít na druhou stranu kanálu. Most se uprostřed nevyklápí do stran jako třeba londýnský Tower Bridge, ale celý se potápí

inzerce

PŘEHLEDNÝ KATALOG LODÍ

PLACHETNICE, MOTOROVÉ A NAFUKOVACÍ ČLUNY, VODNÍ SKÚTRY, HAUSBÓTY, PLOVOUCÍ MOLA A PŘÍVĚSY PRO LODĚ

PRÁVĚ VYŠLO

OBJEDNÁVEJTE V REDAKCI YACHTU

WWW.YACHT-MAGAZINE.CZ

Připlutí do hlavního přístavu ostrova Santorini

a vynořuje jako výtah. Dokonce částečně fungoval jako netradiční nástroj pro lov ryb. Bylo úsměvné sledovat, jak obsluha mostu posbírala zmítající se ryby do kbelíku a až potom zamávala autům a autobusům, že mohou jet.

Možná nevíte, že asi 700 metrů Korintského kanálu bylo vykopáno už za císaře Nera. Potom následovala dlouhá přestávka a další práce na této unikátní stavbě pokračovaly až 23. dubna 1882. Kanál kvůli sesuvům půdy museli posílit opěrné zdi. Stavbou byla pověřena francouzská společnost Société Internationale du Canal Maritime de Korinthia, která se zúčastnila i budování Suezského průplavu. Hlavní výhodou díla dlouhého 6 346 metrů, které spojuje Saronský a Korintský záliv, je zkrácení plavby kolem Peloponésu o 700 kilometrů. Na pamětní tabuli kanálu je zmíněn jako hlavní inženýr celého projektu uherský budovatel Béla Gerster, rodák z Košic. Úplné prokopání kanálu trvalo 11 let. Během druhé světové války byl částečně zasypaný. Plavba byla po vyčištění a prohloubení kanálu obnovena až v roce 1948. Jeho výhodou je i skutečnost, že je postavený na úrovni moře, a tak nepotřebuje žádná zdymadla. Hloubka je pouze 8 metrů a mohou ho využít jen lodě s maximální šířkou 17,6 m a menší.

Večer po návratu z Epidaurosu jsme v marině Microlimano slyšeli silnou explozi a vzápětí nás šokovala scéna jako z filmu. Během několika minut před našima očima shořela asi 65 stop dlouhá motorová jachta. Celou tragédii se našemu týmu podařilo natočit. Záběry jsme potom poskytli i zpravodajství athénské televize.

Bouře před Sifnosem

Na moři platí, že se nesmí pískat. Když na Dunaji kdosi z posádky zapískal, přišla košava. A při plavbě ze Sérifosu na Sifnos opět někdo zapískal. V podvečer, když jsme myšlenkami už kotvili na ostrově, se přihnal vítr o síle 7 °Bft a bičující déšť. Intenzita větru se ještě mírně stupňovala, což přineslo obrovské vlny. Přistát na ostrově Sifnos, kam se vplouvá kolem nebezpečných skal do malé zátoky, bylo riskantní, takže jsme křižovali před ostrovem až do svítání, kdy se moře i bouře uklidnily.

Tehdy měl Sifnos pouze přes 2 000 stálých obyvatel. Kdysi ho obsadili Benátčané a Turci. Byly zde bohaté doly na zlato a stříbro. Dnes jej vyhledávají spíše milovníci výjimečné kuchyně a kulinářských specialit. Pochází odsud totiž nejznámější řecký šéfkuchař Nicolaos Tselementes. Sifnos je poměrně malý ostrov, ale nabízí možnost doplnit vodu a zásoby na další plavbu.

Rušný Ios

Na rozdíl od Sifnosu na Ios jezdí pravidelně velké turistické lodě, protože je to ostrov, kde to žije. Centrum ostrova ožívá kolem 22. hodiny a i po půlnoci pobíhají kolem kaváren, cukráren a zmrzlináren malé děti. Je to tím, že odpoledne všichni spí a vychutnávají si siestu. I většina obchodů začíná prodávat až v podvečer. Ios podobně jako Mykénos má mnoho zachovalých větrných mlýnů. Mírný časový skluz nás však již další den nutil zvednout kotvy a plout na vytoužený ostrov Santorini.

Finále plavby

Naše plavba za odkrýváním rébusu o existenci vyspělé minojské civilizace z doby bronzové, kdy zanikla a nahradila ji mykénská po vpádu Achájů z řecké pevniny, byla postavena na hypotéze o tom, že příběh o bájné Atlantidě je příběhem zničení ostrova Santorini (Thera). Jako správní dobrodruzi jsme předem nastudovali většinu dostupné literatury, ve které se píše, že výbuch podmořské sopky, k němuž podle nejnovějších výzkumů došlo před 3 600 lety, způsobil, že část ostrova se doslova propadla do moře. Nánosy po vlně tsunami byly nalezeny až na západním pobřeží Turecka. Vykopávky odhalily osídlení již z pozdního neolitu. V době exploze zde stálo vyspělé a prosperující město, které se podobně jako Pompeje zachovalo pod krunýřem lávy a sopečného popela. Zajímavé je, že nebyly nalezeny žádné lidské ostatky ani předměty ze zlata a drahých kovů, což signalizuje úspěšnou evakuaci obyvatel bájné „Atlantidy". Archeologové pokládají erupci sopky na ostrově Santorini za příčinu zániku minojské civilizace. Výbuch podmořské sopky měl desetkrát větší sílu než výbuch slavné sopky Krakatoa a kráter z větší části pevninu rozmetal, proto dnes Santorini tvoří několik ostrovů a ostrůvků, které lemují původní střed kráteru v současnosti ukrytého pod mořskou hladinou. To vybízí přiklánět se k hypotéze, že ostrov Santorini byl opravdu tou bájnou Atlantidou.

Po zakotvení v přístavu hlavního ostrova jsme pátrali po tom, co z této historie má racionální základy. Stěny vulkanického ostrova Santorini jsou

dost strmé a do centra turistického města se můžete dostat buď pozemní lanovkou, nebo na oslech. Zvolili jsme druhou možnost. V bílo-modrém království jsme si všimli hotelu Atlantis a v obchůdcích triček a různých suvenýrů s touto tematikou. Myšlenka o bájné Atlantidě a minojské civilizaci zde skutečně žije. Následně jsme na terasách taverniček pátrali po lidech, kteří vědí o příběhu ostrova trochu víc. Pro televizní dokument se nám podařilo najít „atlantidologa“, který naše informace doplnil a který byl očitým svědkem mohutného zemětřesení v nedávné minulosti. Doslova řekl, že zemětřesení v roce 1956 Santorini téměř srovnalo se zemí. Většina z těch, kdo přežili, se ze strachu odstěhovala na kontinent.

Lodí do srdce vulkánu

V následujících dnech jsme se vydali hledat stopy po přírodních katastrofách na zatopenou kalderu bývalé sopky. Moře zde dosahuje hloubky až 400 metrů a jak jsme se dozvěděli od místních, je tu i ponorková základna USA. V naší posádce byli i tři velmi zdatní potápěči připraveni uskutečnit ponor k nějakému zatopenému chrámu, dokreslujícímu naši snahu pátrat po rébusu Atlantidy. Ale bohužel povolení k potápění v okolí srdce vulkánu jsme nedostali ani od armády, ani od ministerstva kultury. Po zakotvení u maličkého mola ostrova Palea Kameni jsme našli nádherné prostředí kráterů, z nichž se šířil siřičitý opar, i maličká jezírka s horkou vodou, ve které si můžete v pohodě uvařit vajíčka natvrdo. Dokonce si šlo zapálit cigaretu v malinkém kráteru s magmatem. Odměnou za výjimečné dobrodružství byly i pohledy na slavnou Red Beach po okružní plavbě po kalderě. Různobarevné kameny a nánosy z vulkanické činnosti zde zejména při západu slunce a měkkém světle vytvářejí romantické odlesky a zajímavý třpyt, které inspirují zejména zamilované páry. Síto třiceti let mnohé zážitky přefiltrovalo, ale ty nejsilnější zůstanou. Nemusí být pozitivní, stačí když jsou silné! A proto neváhejte a zopakujte naši plavbu z Komárna až na ostrov Santorini a zpět. Trasa nabízí plno atraktivních lokalit a skvěle prověří nejen vaše jachtařské, ale i potápěčské dovednosti. Stačí si najít 69 dní volna a můžete proměnit svůj jachtařský sen ve skutečnost.

Hypotézy o bájné Atlantidě, příšeře jezera Loch Ness nebo o Bermudském trojúhelníku mají společného jmenovatele: Nikdo je vědecky nepotvrdil, ale ani nevyvrátil! A proto žily, žijí a budou žít tak dlouho jako lidská fantazie a mořeplavba.

Text Peter Hlucháň
Foto archiv autora

Západ slunce nad kalderou

inzerce

ČTĚTE CO VÁS BAVÍ!

Nejčtenější český magazín pro majitele lodí a příznivce jachtingu

Tipy a rady pro začínající kapitány, zajímavé plavby a kapitánské kurzy

První nezávislý měsíčník o víně a gastronomii

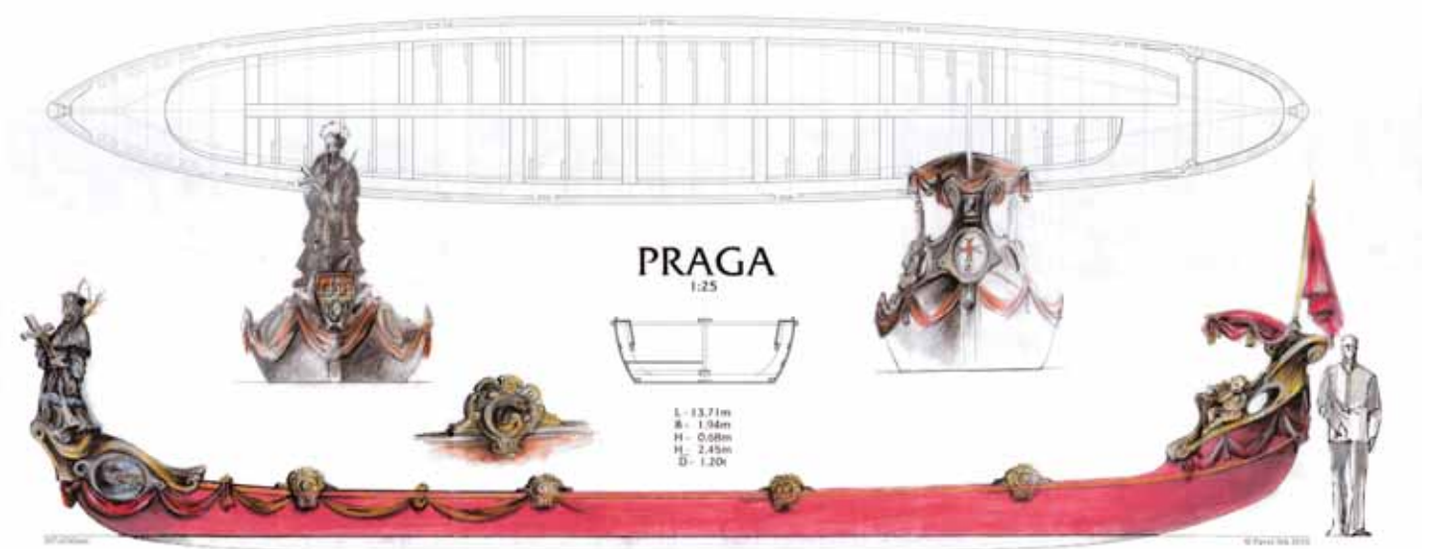
www.yacht-magazine.cz

PRAHA STAVÍ BAROKNÍ LOĎ BISSONA PRAGA

Benátčané darovali Praze k oslavě více než tisíciletého přátelství neozdobenou původně válečnou barokní loď Bissonu Biancu.

Ozdobená Bissona se sochou svatého Jana Nepomuckého a jeho atributy, dále se symboly Prahy a České republiky bude slavnostně představena desetitisícům návštěvníků největší benátské regaty, Regaty Storici, a to 1. září 2019. Svatojánský spolek, který je organizátorem tohoto projektu zároveň navazuje na již jedenáctiletou tradici návštěv benátských gondoliérů v Praze při Svatojánských slavnostech NAVALIS 15. května. Bissona Praga pak bude každoročně ozdobou NAVALIS v Praze. Svatý Jan Nepomucký je jedinou barokní sochou na břehu Grand Canalu, je patronem všech gondoliérů, a tím je svorníkem mezi Prahou a Benátkami.

Text a foto Marek Bylnický



22. 6. 2019
Golf Hostivař Praha

www.automobiloveklenoty.cz

výstava historických vozidel

HLAVNÍ VÝSTAVA

Concours d´Elegance

SPECIÁLNÍ TÉMA

Vozidla slavných československých filmů

AUTOMOBILOVÉ KLENOTY

Jana Slívová

JANA SLÍVOVÁ MISTRYNÍ EVROPY VE WINDSURFINGU

Jana Slívová z YC Nechranice zkompletovala sadu medailí z evropských šampionátů třídy Raceboard, když na ME 2019, pořádaném v ČR na Nových Mlýnech v termínu 13.–18. 5., získala zlato.

Karel Lavický

Akce se zúčastnilo 92 závodníků ze 16 zemí světa – 14 evropských zemí a účastníci z Argentiny a Austrálie. Závodní komisi pod taktovkou hlavního rozhodčího Marka Pavlovského se podařilo odstartovat 13 velmi kvalitních rozjížděk. Celý závod panovaly skvělé povětrnostní podmínky, které však v prvních dvou dnech provázelo extrémně studené počasí.

Prvních šest rozjížděk bylo pro všechny na vodě velice náročných. Pořadatelé se snažili pro závodníky co nejlépe vylepšit podmínky na břehu – zajistili vytápění do party stanu, při příjezdu na břeh byl připraven horký čaj. Třetí závodní den přišla očekávána změna počasí, den bezvětří a odpočinku a relaxace pro závodníky i rozhodčí. V pátek a sobotu si pak už nikdo nemohl přát lepší počasí – výrazné oteplení a vítr do 8 m/s. Závodníci mohli zimní variantu oblečení vyměnit za lehké modely a mistrovství Evropy se celé rozjasnilo.

Třída Raceboard startuje pod Pavlovem.

Od prvního dne v hlavní kategorii a absolutním pořadí jasně dominoval sedminásobný účastník olympijských her Joao Rodrigues z Portugalska, v kategorii žen nám od prvního startu dělal radost bezchybný závod Jany Slívové. V konečném pořadí se z českých závodníků do první desítky vešli na pátém místě Karel Lavický a na sedmém Petr Kučera.

Mistryně Evropy Jana Slívová byla spokojená: „Makala jsem, připravovala se a moc jsem si přála doma uspět. Mám obrovskou radost a moc děkuji všem, co mi fandí a podporovali mě. Mistrovství Evropy pro mě bylo výbornou zastávkou na mé sportovní cestě. Byl to skvěle zorganizovaný závod a skvělá příprava pro kvalifikaci na olympiádu, která mě letos čeká na Gardě."

Účastník dvou olympiád v Londýně a v Riu Karel Lavický se také připravuje na olympijskou kvalifikaci ve třídě RS:X: „Raceboard není mou běžnou disciplínou, ale je skvělé, že se závod takové úrovně a ve velmi kvalitní konkurenci pořádá doma. Užil jsem si to i proto, že se mnou část závodu mohla trávit moje rodina."

Vítěz Joao Rodrigues ocenil excelentní výkon vedení závodu Marka Pavlovského: „Líbí se mi podmínky na Nových Mlýnech a jako úžasné relaxační místo jsem si zamiloval hrad Děvičky nad Pavlovem, na který jsem se vypravil každý den. Závod byl perfektně připraven, děkuji všem."

Text Kateřina Fantová
Foto Patrik Pollak/SVK1 Sports

Mistři Evropy Jana Slívová a Joao Rodrigues

VÝSLEDKY

Třída RAC muži (76 prken)	
1. Joao Rodrigues	POR
2. Aron Gadorfalvi	HUN
3. Borja Carracedo Serra	ESP
5. Karel Lavický	CZE
7. Petr Kučera	CZE
13. Jakub Slíva	CZE
15. Martin Potucký	SVK
16. Jan Skřepek	CZE
18. Radim Kamenský	CZE
Třída RAC ženy (13 prken)	
1. Jana Slívová	CZE
2. Aleksandra Blinnikka	FIN
3. Vita Matise	LAT
8. Lenka Beránková	SVK
9. Dagmar Hrubá	CZE
10. Markéta Vránová	CZE

Ze závodu Českého poháru Nechranický skluz

JACHTING NA NECHRANICÍCH

Nechranická přehrada je skvělé místo pro vodní sporty. Díky mimořádným povětrnostním podmínkám představuje jednu z nejatraktivnějších jachtařských lokalit v Čechách. Yacht Club CERE zde má svou mimopražskou základnu pro nejrůznější soustředění a tréninky. Přijeďte se do Kempu Nechranice letos podívat i vy.

Něco více o pořádaných akcích a areálu nám poví Eva Vrabcová ze školy jachtingu YC CERE, která se v Kempu Nechranice stará o rezervace a kurzy.

Sezona je již v plném proudu, máte za sebou nějakou jachtařskou akci?

První velkou akcí bylo dubnové jachtařské soustředění lodní třídy RS Feva, které pořádala organizace ALT RS, trénovalo u nás téměř 20 posádek. Hned vzápětí se odjel pohárový závod lodních tříd 29er, RS500, RS Feva a RS Aero Nechranický skluz s opravdu velkou účastí, sešlo se u nás na 100 závodníků. A vydařil se přímo perfektně! Sluníčko, východní vítr, plná hladina plachetnic, a hlavně spokojení jachtaři! Dalším ze série jarních závodů byl pohárový Fast & Furious lodní třídy RS700.

Co dalšího na letošní sezonu plánujete?

Je toho spousta! Budeme hostit několik jachtařských soustředění, závodů (FIFE Cup v červnu nebo CERE regatu v září) a různých kempů. Jezdí k nám trénovat handicapovaní jachtaři, kteří brázdí hladinu na plachetnicích 2.4mR. Pořádáme dny s jachtingem pro okolní organizace, ať už jsou to základní a střední školy nebo domy dětí a mládeže. Organizujeme na míru ušité firemní akce s jachtingem. Každoročně se u nás koná prestižní Hopman triatlon. Již několikátou sezonu u nás trénují nadějní lukostřelci. Velmi často k nám jezdí windsurfaři, lokalita Nechranic je ideální volbou pro surfaře všech úrovní. Areál je vyhledávaným místem i pro cyklisty nebo třeba rybáře.

Jaké ubytování v kempu nabízíte?

Je možné se ubytovat ve čtyřlůžkových zděných apartmánech s vlastním sociálním zařízením a kuchyňkou. Pro majitele karavanů a obytných automobilů nabízíme celosezonní stání. Je možné k nám dorazit se stanem a užít si klasické kempování. Areál je otevřen od začátku dubna do konce října, funguje v něm restaurace s milou obsluhou, na čepu máme výborné pivo z Únětic!

Jaké sportovní aktivity lze v kempu provozovat?

V první řadě je to samozřejmě jachting. Pro naše hosty bude v hlavní sezoně k dispozici půjčovna plachetnic a paddleboardů. Letos budeme nově půjčovat i kola. Na ploše areálu se nachází beachvolejbalové hřiště, asfaltová plocha pro nohejbal nebo malou kopanou. Dále je u nás možnost zahrát si ping-pong nebo badminton. Na vše rádi půjčíme potřebné vybavení. Máme v areálu i pěkné dětské hřiště s různými atrakcemi a trenažerem plachetnice.

Doporučíte nějaké zajímavosti v okolí?

Okolí Nechranic nabízí spoustu lákavých míst. Ať už je to samotná unikátní hráz přehrady nebo historické centrum Kadaně, Žatce a Klášterce nad Ohří. Vyhledávaný je i klášterecký aquapark a Bezručovo údolí s cyklostezkou a turistickými trasami. Velkou atrakcí je i Březeňský drak – obrovský důlní stroj, který byl v provozu v dolu Tušimice více než 30 let.

Text Lukáš Dlouhý
Foto Petr Kaltounek a YC CERE
www.cere.cz
www.kempnechranice.cz

Eva Vrabcová ze školy jachtingu YC CERE

Nástup závodníků v areálu kempu

Moře zážitků

Kdo by nechtěl alespoň chvíli
bydlet u jezera :-)

VÁŠ PŘÍSTAV HOTEL PORT...

HOTEL PORT
MÁCHOVO JEZERO

+420 487 809 711
www.hotelport.cz

Na mistrovství Evropy těsně za desítkou

Mistrovství Evropy, které bylo pro třídu Finn druhým kvalifikačním závodem, proběhlo od 13. do 18. května v Athénách. Ondřej Teplý na své „domácí" vodě, kde dlouhodobě trénuje, nezajel vůbec špatný závod. Celkově skončil v kompletní světové konkurenci (84 závodníků) na 17.

Foto Rober Deaves

místě jako jedenáctý Evropan. Jenže vysněná kvalifikace na olympiádu visela výše. Jelo se o pouhá čtyři místa, která vybojovaly Brazílie, Norsko, USA a Řecko. Domácí závodník Ioannis Mitakis skončil celkově dvanáctý o 21 bodů před Ondrou. Závod vyhrál Brit Giles Scott, druhý byl Andy Maloney z Nového Zélandu a třetí Maďar Zsombor Berecz. Ondrovi se nevydařil hlavně začátek regaty, kdy po slibném 12. místě v první rozjížďce přidal dva dojezdy přes třicet a předčasný start. Zbytek závodu zajížděl solidní výsledky v první dvacítce, dvakrát se vešel i do top ten. Jachtař roku 2018 a juniorský mistr světa Ondřej Teplý (24) z Jachtklubu Brno bude mít ještě jednu, i když velmi malou šanci se do Tokia kvalifikovat. Pro Evropu totiž zbývá pouze jedno poslední místo, o které budou zbývající země – a je jich hodně – bojovat příští rok na jaře, pravděpodobně na světovém poháru v Janově.

Kalendář Slapského poháru 2019

VÝSLEDKY

25. 5.	První vítr	Skalice
8. 6.	Za 5 minut 12	Skalice
22. 6.	Slunovrat	Měřín
20. 7.	12hodinovka	Atlantida
27. 7.	Vánoční regata	Atlantida
3. 8.	Modrá stuha Slap	Měřín
17. 8.	Slapseidon	Modrá loděnice
31. 8.	Truc regata	Modrá loděnice
7. 9.	Regata Laguna	Modrá loděnice
14. 9.	Poslední vítr	Skalice

Foto archiv

Kiss My RS

V Brně se o víkendu 11.–12. 5. jel závod Českého poháru lodních tříd RS Feva, RS 500 a RS Vareo, pořádaný TJ Lodní sporty Brno. Startovalo 14 lodí RS 500, 23 lodí RS Feva a 5 lodí RS Vareo.

Foto Pavel Viščor

VÝSLEDKY

RS Feva celkově (23 lodí)	
1. Ondřej Baštář a Petr Pelnář	TJ Lokomotiva Plzeň
2. Dan Viščor a Nela Viščorová	TJ Lodní sporty Brno
3. Lucie Košatová a Matěj Iljuchin	Český Yacht Klub a Orthodocks Yacht Club
RS Feva dívky (7 lodí)	
1. Adéla Pešková a Kristýna Křenková	TJ Lodní sporty Brno
2. Monika Křenková a Hana Trubačíková	TJ Lodní sporty Brno
3. Adriana Šiknerová a Viktorie Benovičová	YC CERE
RS 500 (14 lodí)	
1. Eva Matoušková a Michaela Mertlová	YC Neratovice/YC Regent
2. Jakub Dobrý a Tereza Dobrá	Lokomotiva Plzeň
3. Patrik Škvařil a Jan Buchta	TJ Lodní sporty Brno
RS Vareo (5 lodí)	
1. Pavel Otevřel	TJ Lodní sporty Brno
2. Zbyněk Vaculka	TJ Lodní sporty Brno
3. Radim Hartl	TJ Lodní sporty Brno

Povedená Jarní premiéra

68 Optimistů a 10 lodí třídy 420 se v sobotu 4. 5. postavilo na start Českého poháru na Rozkoši. Zima a v neděli i silný vítr řádně prověřily připravenost našich nejmenších závodníků. V sobotu se odjely čtyři rozjížďky v jižním větru o síle 3–6 m/s. V neděli se pořádně ochladilo, severní vítr přidal na síle (6–8 m/s), a tak byly tři rozjížďky pro děti těžkou zkouškou, zvlášť pro ty nejmenší. Děti ze SPS, které mají za sebou již několik soustředění a závodů na moři, si s podmínkami poradily hravě a předvedly mnoho zajímavých soubojů. Zvítězil Adam Jaroš (MYK) před Lukášem Krausem (JK Česká Lípa) a Vojtěchem Tlapákem (SK Štětí). Na čtvrtém místě byla první dívka – Kristýna Flosmanová (TJ Jiskra Třeboň). Ani pro mladé závodníky třídy 420, kteří se v posledních dvou letech rekrutovali z řad Optimistů a Cadetů, to nebylo jednoduché. Zvítězila posádka Lukáš Wehrenberg (YC Kladno) – Tobiáš Kraus (JK Česká Lípa), druhé byly sestry Zuzana a Eliška Vychovy (YC Neratovice) a třetí Aneta Páleníčková (YC CERE) a Klára Postránecká (YC Neratovice).

Foto Petr Novotný

Foto Eva Skořepová

Fireballistická Rozkoš

O víkendu 11.–12. 5. Firebally a Cadeti závodili na Rozkoši. V sobotu se sice neodjelo nic, zato neděle byla pořádně větrná. A tak zdaleka ne všichni tvrdé podmínky zvládli. Ve třídě Fireball si s nimi nejlépe poradila posádka Jiří Parůžek (Jachtklub Toušeň) a Jakub Košvica (LS Brno), která za sebou nechala celé závodní pole 27 posádek. Ve třídě Cadet vyhráli Tereza Holubová (ČYK) a Anna Winklerová (Jachtklub Toušeň). Byl to velmi náročný závod.

Czech Supercup 2019

Letos začala série Supercup prvním závodem v Česku na Nových Mlýnech v termínu od 11. do 12. května. Na závod dorazili závodníci i z jiných končin, než bývá obvyklé. Mimo Čechů, Slováků a Maďarů přijeli také zástupci z Německa, Moldavska a Lotyšska. Důvodem bylo nadcházející Mistrovství Evropy, takže toho někteří využili k poznávání terénu. Celkově se přihlásilo 43 raceboardů, 29 mladých ve třídě Bic Techno, šest ve třídě RS:X a dalších šest jelo na formuli. V sobotu se síla a směr větru měnily z hodiny na hodinu, takže se podařilo odjet jen jednu celou rozjížďku za větru okolo 5–6 m/s. V neděli se zamračilo, ochladilo a předpověď slibovala silnější vítr. Na začátku byl však vítr spíše slabší okolo 3–5 m/s. V těchto podmínkách se odjely první dvě rozjížďky (ve druhé začal vítr mírně zesilovat). Po přestávce se jely další dvě ve skluzových podmínkách. Na řadu přišly také rozjížďky pro formule, kde je od letoška možné jezdit také na foilech. Ve třídě Raceboard vyhrál slovenský závodník Patrik Pollak před Karlem Lavickým a Petrem Kučerou. Ve třídě Bic Techno 293 zvítězil David Drda, druhá byla Maďarka Anna Morvai a třetí Kristýna Piňosová. Ve třídě RS:X skončila za dvěma Maďary třetí Kateřina Švíková a formuli opanoval Jakub Zima před Martinem Sladkým a Markem Raškou.

Foto Pavel Kamenský

Jachtařská liga v Praze

Foto Eva Skořepová

O víkendu 11.–12. 5. se v Praze konal druhý díl seriálu České jachtařské ligy. Na start této klubové soutěže se postavilo 11 týmů. Posádky se během závodu střídají na šesti lodích Melges 24. „Sobotu jsme strávili zahálením v klubu, vítr se na vodě ani nehnul. Odpoledne přišla slušná bouřka, která v Praze vyplavila spoustu sklepů, padající strom ve Žlutých lázních vážně zranil fotografku, která dorazila na závody dračích lodí. Na neděli jsme čekali pěknou předpověď – severní vítr, který je téměř jediným stabilním větrem na Vltavě. Od rána foukalo poměrně svižně, zpočátku jsme se museli s Melgesem trochu skamarádit, manévry i jízda na kurzu byly hodně náročné, spíš jsme bojovali sami se sebou, než závodili. V dalších rozjížďkách se nám střídavě dařilo a posádka okusila, jaké to je, jet několikrát na jedničce, dvojce, nebo jak Melges letí s genakrem ve skluzu. Osobně jsem měl radost z toho, že se mi dařilo i v poměrně silném větru a ve skluzu házet halzy bez toho, že bychom šli do vody," popsal své prožitky Tomáš Karas, kormidelník týmu z Jachtklubu Brno, který bral bronzovou medaili. Zcela suverénně zvítězil tým RODOP s kormidelníkem Tomášem Musilem, druhý byl konzistentně jezdící Petr Fiala se Spolanou Neratovice.

Pálavská regata

Téměř sto závodníků ve čtyřech lodních třídách se i letos zúčastnilo jednoho z největších tuzemských závodů – Pálavské regaty. První květnový víkend tak prostor YC Dyje na Nových Mlýnech ovládli Laseristi ve dvou třídách Standard a Radial, Finnaři i závodníci na lodní třídě Evropa, a to nejen z Česka, ale i ze Slovenska, Rakouska a několik jich dorazilo až z Itálie. Každý, kdo tuto regatu již zažil, ví, že může očekávat výborně zorganizované závody, program pro sportovce i lidi, kteří se chtějí spíš bavit na břehu, a dobré povětrnostní podmínky. I letošní ročník se povedl po všech stránkách, jedině fotografie lákající na slunné a teplé počasí se ukázaly být trochu zavádějící, jelikož nedělní poryvy přes 10 m/s přinesly ochlazení na přibližně 5 °C. Celkově se ale podařilo odjet všech naplánovaných devět rozjížděk – první den čtyři ve větru kolem 6 m/s, druhý den navzdory celodennímu bezvětří dvě podvečerní a v mrazivou a větrnou neděli zbylé tři. Na svoje si přišli vyznavači všech druhů počasí, vyhráli tak v podstatě nejuniverzálnější závodníci.

Foto Jana Vehovská

VÝSLEDKY

Třída Finn (26 lodí)	
1. Jiří Hýža	Jachtklub Brno
2. Václav Cintl	JK Česká Lípa
3. Ladislav Hyrš	JK Ostrava Poruba
Třída Laser Standard (23 lodí)	
1. Viktor Teplý	Jachtklub Brno
2. Jakub Halouzka	MYK
3. Štěpán Novotný	JK Cheb
Třída Laser Radial (23 lodí)	
1. Andrew Lawson	JK Staré Splavy
2. Martina Bezděková	Jachtsport Brno
3. Zdeněk Chlup	Jachtklub Brno
Třída Evropa (23 lodí)	
1. Štěpán Sivý	Slavoj Hluboká
2. Marek Směšný	JK Prostějov
3. Pavel Bobek	Baník Ostrava

Vítězný Memoriál Burgato

Foto Andrea Carloni

HEBE SAILING TEAM se v rámci přípravy na mistrovství světa ORC 2019, které se pojede v červnu v Šibeniku, zúčastnil 45. ročníku závodu Regata Due Golfi. Tato regata se skládá z jednoho offshore závodu – Memoriálu Burgato – a ze třídenních inshore závodů. Závody pořádá Yacht club Lignano. První offshore závod na 31,5 míle se startoval nedaleko pláže Lignano a zúčastnilo se ho 22 plachetnic v pěti třídách. Na palubě HEBE byla již téměř stabilní sestava: skipper Martin Trčka, majitel Zdeněk Jakoubek, Zdeněk Sünderhauf, David Kovařík, Petr Solař, Vojta Šindelář, Milan Tomek a Jiří Halouzka. „V závodě jsme postupně jeli stoupačku na kosatku č. 1, code zero, jib top. Po obrátce na první bóji jsme použili spinakr č. 2 a nakonec stoupačka do cíle s kosatkou č. 2, kde jsme dojížděli v sílícím větru kolem 16 uzlů. Nakonec z toho bylo třetí místo celkově a první v naší třídě 3. Dojeli jsme 6 vteřin před loňskými mistry Evropy v ORC lodí KATARINA II – byl to boj až do konce," popsal průběh závodu Zdeněk Sünderhauf.

Mistrovství Itálie ve třídě 2.4mR

Foto archiv závodu

Druhý květnový víkend se uskutečnilo mistrovství Itálie a zároveň první závod série Challenge Cupu ve třídě 2.4mR. Závod se jel v severoitalském letovisku Jesolo kousek od Benátek. Luxusní jachtklub Porto Turistico di Jesolo se nachází v západní části města při břehu řeky cca 1 km od ústí do moře. „Organizace na břehu byla skvělá, zvláště co se týká gastronomie, též místa u mol byl dostatek. Horší to bylo s výjezdem a příjezdem do přístavu. Údajně podle nějakého nařízení se v Itálii nesmí na řekách plout pod plachtami. Před závodem jsme se museli navázat a byli jsme taženi motorovými čluny ven na moře. Směrem ven se to dalo zvládnout. Avšak při návratu jsme se museli před ústím řeky opět navázat na motoráky. V příboji, kdy vítr od moře vytvářel poměrně vysoké vlny, to nebylo nic příjemného, ba naopak docházelo ke kontaktům lodí, nemluvě o dlouhém čekání na člun. První den se jelo ještě v poměrně slušném počasí, ve větru cca 5–8 m/s, s delšími vlnami do 1 m. Odjely se dvě rozjížďky, všichni jsme čekali, že se pojede ještě další vzhledem k předpovědi na druhý den. Nestalo se tak. Večer se spustil silný déšť, vítr a prudce se ochladilo. Z toho důvodu byl závod v neděli v poledne ukončen a další rozjížďky se už nejely," popsal průběh závodu jediný český účastník Alexander Sadílek.

VÝSLEDKY

1. Antonio Squizzato	ITA
2. Elena Polo	ITA
3. Stefano Maurizio	ITA
5. Alexander Sadílek	CZE

Berlin Cup

Ve dnech 3.–5. května se konal na jezeře Großer Müggelsee 22. ročník populárního závodu lodní třídy 2.4mR Berlin Cup. Zúčastnilo se jej 22 závodníků pod vlajkami Německa, České republiky, Belgie a Rakouska. Flotilu zdobila účast německé legendy a dvojnásobného olympijského medailisty Ulli Libora a lodního konstruktéra a závodníka světového formátu v námořním jachtingu Karla Dehlera. Pomyslnou třešničkou na dortu byl paralympijský vítěz a osminásobný mistr světa Heiko Kröger. Českou flotilu reprezentovali Daniel Bína a Petr Čermák. „Pátek připravil stabilní severozápadní vítr o síle 16 uzlů s nárazy atakujícími 20uzlovou hranici. V průběhu dne slábl a na závěr se stočil na severovýchod. Sobota stále držela gradientní severozápad o síle 10 uzlů s 15uzlovými poryvy. V neděli nás čekala lehká bríza o síle 8 uzlů a stočila se od severu," popsal podmínky Daniel Bína. Heiko Kröger všem ukázal, komu patří jachtařský trůn. Daniel Bína skončil stříbrný, bronz bral Karl Dehler. Petr Čermák obsadil 10. místo.

Foto archiv závodu

APL INFORMACE Z ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

Nymburk hostil Lodě na Labi

Tuto dnes již tradiční akci si užívali lidé v Nymburku od 8. do 12. května. Pořádá ji společnost Pruh Polabí, která je jedním z iniciátorů renesance vodního turismu. Lodě na Labi mají už svůj věhlas, a to nejen v Nymburce. Letos šlo už o sedmý ročník této hojně navštěvované akce. „Před sedmi lety jsme se rozhodli, že se pokusíme nějakým způsobem zpropagovat Labe, vodní cesty a turismus, takže návštěvníci mají možnost se proplout, rychlými čluny, kajutovými a výletními loděmi," uvedl Pavel Hlaváč, hlavní organizátor akce. „My jsme se vypravili na tuto akci, abychom si sami zažili, jaké to je, když přijede turista a má možnost dostat se na loď a projet se po Labi. Já jsem za to ráda, líbí se mi to moc a myslím si, že jde o odvětví turistiky, kde máme veliký potenciál a je potřeba se mu věnovat," řekla Jaroslava Pokorná Jermanová, hejtmanka Středočeského kraje. „Jeďte se podívat třeba do Polska, Německa nebo do Francie. Všude vidíte, kde je řeka, tak tam to žije," upozornil Pavel Hlaváč. Středočeský kraj usiluje o to, aby na Vltavě i na Labi vzniklo asi deset nových přístavišť. „Já už o to bojuji zhruba 15 let a za 15 let se neudělalo vůbec nic," vysvětluje Pavel Hlaváč. „Středočeský kraj to sice plánuje, nicméně jediný, kdo může stavět na vodě, je Státní plavební správa nebo Ředitelství vodních cest, samozřejmě jsme nápomocní, děláme pro to maximum. Teď se nám povedlo rozhýbat spolek Středočeské vodní cesty, takže si od toho slibujeme, že se to teď rozeběhne a výsledky budou ve velice krátké době vidět," řekl Martin Draxler, radní Středočeského kraje. V poslední době Středočeský kraj navázal spolupráci s Ústeckým i Jihočeským krajem. V obou případech řeší podepsaná memoranda, kromě jiného i úzkou spolupráci při výstavbě infrastruktury na Labi i na Vltavě.

Foto archiv

Strategie rozvoje Vltavské vodní cesty

Jihočeská centrála cestovního ruchu (JCCR) dokončila klíčový materiál, který se má stát pro všechny zainteresované subjekty návodem postupu a směru rozvoje Vltavy jako jednoho turistického produktu od pramene na šumavské Kvildě až po labský soutok u Mělníka. Hlavním, společným a sjednocujícím cílem nové „vltavské bible" je zvýšení návštěvnosti, rozvoj turistické infrastruktury a udržitelnost cestovního ruchu, po celém jejím 430 kilometrů dlouhém toku.

Foto Eva Skořepová

„Vltavská vodní cesta je produkt mezinárodního významu, který posiluje mezikrajskou spolupráci, spojuje subjekty cestovního ruchu a místní obyvatele, generuje nové podnikatelské příležitosti a pro turisty a návštěvníky nabízí vysoce kvalitní služby s atraktivním okolím ke strávení dovolené. Vodní cesta se stane novým letním rezortem po celé její délce a bude místem, ve kterém si zdejší obyvatelé i turisté umí život užít ve vzájemném souladu, společně interagují a sdílejí zážitky," uvedl ředitel JCCR Jaromír Polášek. Snaha prezentovat a rozvíjet Vltavu jako jeden ucelený atraktivní turistický cíl od Šumavy až po Mělník byla inspirací k vytvoření společného nadregionálního projektu Jihočeského a Středočeského kraje „Vltava, řeka plná zážitků". Jeho iniciátorem a garantem je JCCR, jejím partnerem pak Středočeská centrála cestovního ruchu (SCCR). Projekt se ovšem netýká pouze vlastní řeky jako vodní cesty, ale i jejího okolí, cyklotras, památek a dalších atraktivit. „Vltava je národní řekou, která každoročně spojuje mnoho lidí s podobným zájmem. Nejpopulárnější je její splouvání na lodích, ale oblíbené jsou i pěší výlety podél břehu nebo sledování toku vody ze sedla jízdního kola," poznamenal Polášek. Marketingová strategie Vltavská vodní cesta 2022 počítá do roku 2022 se zdvojnásobením počtu proplavených lodí. Ze stávajících asi 57 000 na 115 000. Dalším z cílů strategie je rovnoměrné vytížení vodní cesty v průběhu sezony. „První etapa projektu ukazuje, u jakých prvků začít, jak by měl vývoj této činnosti pokračovat, jaké efekty se projeví rychle a na kterých bude nutné pracovat dlouhodoběji. Jen společná práce s jasným cílem bude mít ten správný efekt na udržitelnost cestovního ruchu v této lokalitě. Řeka Vltava má obrovský potenciál přitáhnout mnoho návštěvníků nejen na vodu samotnou, ale i do jejího širšího okolí. Naším cílem je co nejvíce ovlivnit, aby návštěvníci byli ve správnou dobu na správném místě," dodal Polášek. Před dokončením je audit mapující stávající služby, které jsou podél Vltavy nabízeny, infrastrukturu, řešení odpadů a řadu dalších věcí. Projekt počítá s těsnou kooperací krajů se státními, regionálními a komunálními institucemi, podnikatelským sektorem, turistickými oblastmi a dalšími partnery.

Lodě potřebují zázemí

Sjezdy na spouštění lodí, přístaviště, kotviště a plně vybavené mariny se zázemím pro vypouštění odpadu, tankování i další servis a lodní komory tam, kde je to potřeba. Jaký je dnes stav v této oblasti? Více než žalostný. Výborně o tom vypovídá statistika, kterou zveřejnil pan Podzimek ve Vodních cestách a která ukazuje, kolik se toho okolo vody postavilo od poloviny 19. století do dneška. Za posledních 30 let jsou to jen zlomky předchozích investic.

V současnosti je asi největší problém, že „voda" má dva pány a ani pro jednoho to není ani hlavní vedlejší zájem, ale leží zcela na okraji jejich úkolů. U ministerstva dopravy jde hlavně o dálnice a železnice, u ministerstva zemědělství zase o zemědělství. Voda je k němu potřeba, aby proběhly dotace, že jí bylo moc nebo málo. Že by ale někoho na MZ zajímalo, zda lze pohodlně spustit loď na vodu nebo kde kotvit, kde doplnit palivo, je jen těžko představitelné, takže je pochopitelné, že je současný stav takový, jaký je.

Ministerstvo dopravy připravilo Koncepci vodní dopravy, která konečně systematicky definuje konkrétní opatření, jak situaci vodní dopravy zlepšit. V roce 2017 vzala vláda ČR tuto Koncepci na vědomí. Těžko říct, co si pod tím představit.

Už v roce 1998 ministerstvo dopravy pro realizaci rozvoje vodních cest i správu a rozvoj státních přístavů zřídilo organizační složku Ředitelství vodních cest, které za tu dobu postavilo řadu důležitých staveb za 7 miliard Kč. Podle informací z ŘVC se řada dalších akcí připravuje.

Místo toho, aby se realizovala transformace ŘVC na státní příspěvkovou organizaci podle novely zákona o vnitrozemské plavbě ze září 2017 a tato organizace nejen intenzivně budovala potřebné stavby na vodních cestách, ale i provozovala nutné veřejné služby podnikatelům v přístavech a navazující logistice, rozhodli ministři zemědělství a dopravy dne 5. prosince 2018, že veškerá investiční činnost bude převedena z rezortu dopravy do rezortu zemědělství a budování nových vodních cest, přístavů, služeb a další veřejné infrastruktury pro provozování vodní dopravy se převede mezi čtyři různé státní podniky Povodí.

Povodí dnes nestíhá vyřizovat běžnou agendu a známe případy, kdy se žadatelé o místa kotvení nedočkají ani běžného vyjádření řadu měsíců až let. Povodí ani nemá zákonem v kompetenci zlepšování podmínek pro vodní dopravu, služby přístavů a podporu podnikatelů k vyššímu využívání vodních cest k dopravě. Financování a kompetence za rozvoj dopravní infrastruktury přitom zůstane v rezortu dopravy, avšak vlastní realizace v jiném rezortu – zemědělství.

Je evidentní, že decentralizací přípravy a realizace staveb a rozdělením mezi různé podniky se podstatně zkomplikuje jejich koordinované řešení a dojde k dalšímu prodlení v budování vodních cest. Jen v dalších letech se mají vybudovat po dvou plavebních komorách na Labi, Vltavě i na Baťově kanále. Proč se bude rozpouštět vybudovaný specializovaný tým odborníků na ŘVC, který postavil čtyři zdymadla, přístavy, přístaviště a další stavby pro vodní dopravu, který by přitom měl intenzivně pracovat jako jeden muž na těchto plánovaných vodních komorách?

Také by řada majitelů lodí i firem ocenila, kdyby bylo v Praze, ale i na dalších vodách, kde kotvit a kdyby měli všichni stejně dostupné veřejné služby. Ať ŘVC buduje a provozuje nové zázemí pro bezpečné tankování lodí, odběr odpadů, inovativní přístavy, zavádění alternativních paliv a další podporu uživatelům vodních cest, aniž by se tyto služby rozdrobily mezi různé organizace, kde je plavba v žebříčku priorit až na zadních pozicích. Místo organizačních změn by bylo užitečnější, kdyby ministři dopravy a zemědělství odsouhlasili pokračování připravených projektů v časech a termínech, kterých se máme šanci dožít.

Text Daniel Guryča

Foto Eva Skořepová

PRODEJ | KOUPĚ | PRONÁJEM | KURZY

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

Firemní řádková inzerce a pronájmy
cena 600 Kč (maximálně 200 znaků), foto 500 Kč, zvýraznění 500 Kč

Informace vám poskytneme v redakci, **tel./fax: +420 244 460 104**, inzerci lze podávat i **e-mailem: yacht@yacht-magazine.cz**.

PRODEJ

PLACHETNICE

Jeanneau Sun Odyssey 34.2 se jménem ANSE, vyrobena v roce 1998 ve Francii, motor Yanmar Diesel 27 HP/20 kW, délka 10,3 m, šířka 3,29 m, 8 míst na spaní (3 kajuty + salon), rolovací hlavní plachta, elektrická kotva, bimini, VHF, autopilot Garmin, teak v kokpitu, 2 sprchy, WC. Cena 1 090 000 Kč vč. DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 620 164

Rozestavěná kajutová námořní plachetnice se stojnou výškou včetně podrobných plánů. Dokumentace schválená Statní plavební správou a hotový vlek na její přepravu za osobní auto. Délka lodě 7,75 m (možno prodloužit), šířka 2,49 m, hmotnost cca 1,88 t. Materiál dub a olaminovaná vodovzdorná překližka. Cena 55 000 Kč, vlek 55 000 Kč. Kontakt: +420 705 101 361

Plachetnice Bavaria 37 cruiser, plně vybavená včetně topení, genakru, bimini a sprayhoodu, rok výroby 2007, cena 75 000 EUR. DPH placeno, kotviště Itálie. Kontakt: +420 602 340 111

Jeanneau Sun Odyssey 42 I Performance, délka 12,85 m, ponor 2,2 m, šířka 4,13 m, r. v. 2008. Cena 165 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY

Motorová loď SeaRay 19SPX, r. v. 2016, až pro 11 osob, motor MerCruiser 4.5L MPI ECT Alpha I, 200 HP. Loď je v perfektním stavu. Po použití byla vždy vytažena z vody a odvezena do garáže pod plachty. Pravidelný servis. Délka 5,94 m, šířka 2,54 m, ponor 0,46/0,89 m, hmotnost 1 213 kg, objem pal. nádrže 113 l, stoupání 19°. Cena 990 000 Kč včetně vozíku. Kontakt: +420 604 179 644

Motorová jachta Prestige 510, délka 15,76 m, šířka 4,36 m, rok výroby 2011, 1 100 motohodin. Cena 420 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorový člun Scandica 20 BR Exclusive s motorem Suzuki 140 ATL a lodní dvouosý přívěs 2 000 kg, vše rok 2013. Délka 610 cm, šířka 250 cm, ponor 40 cm, najeto 110 mth. Výbava: překlopitelné opěradlo spolujezdce, posilovač řízení, žebřík s teakovými nášlapy, kajuta pro 1 osobu, mnoho úložných prostor, plachta na přední sezení, kompletní cabrio 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

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 1 350 000 Kč (nový 1 950 000 Kč). Kontakt: +420 777 567 821

BLUE RENT
www.bluerent.cz

Motorový člun Jeanneau Cap Camarat 6.5 WA se závěsným motorem Evinrude 200 HP G2, délka 6,2 m, šířka 2,48 m, rok výroby 2017, záruka na plavidlo 24 měsíců. Cena 42 990 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorová jachta Prestige 46, délka 14,55 m, šířka 4,36 m, rok výroby 2005, 650 motohodin. Cena 249 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorový člun Regal 2550 Cuddy, model 2018 jako nový, perfektní stav, motor Volvo V8 300 EVC Catalyst 300 HP – FVC DP Drive EVC- SS Prop, kotva + řetěz a vrátek, Power Tower (bílý), koupací platforma – sea Deck & Walk, stereo: vysoce výkonný systém + osvětlení, Regal Vue Volvo – multifunkční digitální dotykový displej Garmin, přívěsný vozík Wick 30.75-18, nosnost 2,4 t, celková hmotnost 3 t. Cena 109 000 EUR včetně vleku bez možnosti odečtu DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 620 164

Regal 32 Express, délka 10,55 m, ponor 1,1 m, šířka 3,2 m, r. v. 2014, Chorvatsko. Cena 189 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

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, příďový polstr, kompletní zakrytí, koberec a lednice v kokpitu, flexiteak na koupací platformě, navigace Regal Vue, najeto cca 170 mth. Loď je k vidění na Slapech. Cena 1 200 000 Kč včetně DPH, cena za přívěs Wick 80 000 Kč včetně DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164

Hliníkový člun Marine 400U včetně motoru Honda BF20D a vleku CBS B0340B, r. v. 2015, délka 3,99 m, šířka 1,52 m. Motor – dálkové ovládání, elektrický start, elektrický trim. Najeto 32 motohodin, pravidelný servis. Výbava člunu: konzola řízení, 2x polstrovaná sklápěcí sedačka, nádrž 12,5 l, akumulátor 60 Ah, persenik, držák prutu, sonar s mapovým plotrem Humminbird Helix 5x Chirp Si včetně druhé sondy. Člun evidován na SPS. Původní cena 282 821 Kč včetně DPH. Cena nyní 175 000 Kč včetně DPH (možný odpočet DPH). Kontakt vladimir.bartos@progrill.cz, +420 605 267 796

BEMEX BOAT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU
www.bemex.cz

Fairline Phantom 46 FLY, r. v. 2006, 1 000 motohodin, přihlášeno v ČR, servisovaná každý rok, 2. majitel, výborný stav, marina Šibenik, Chorvatsko. Klimatizace, tichý generátor 7,5 kW, můstek nosnost 400 kg (naloží vodní skútr 325 JET), motory Volvo Penta 2x 500 HP, přímý náhon, 3 kajuty, 2x toaleta, TV + satelit, lednice 2x salon a 1x fly, voda 850 l, bojler 80 l, příďový i záďový thruster, modré podsvícení na zádi, GPS plotr, radar, sonar, VHF, zimní i sezonní persenik. Cena 230 000 EUR včetně DPH. Kontakt: +420 602 311 406

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

Motorová jachta Beneteau Monte Carlo 32, r. v. 2008, délka 9,32 m, šířka 3,33 m, ponor 1,1 m, motor 2x Volvo Penta D3, hmotnost 5 500 kg, objem palivové nádrže 500 l, objem nádrže na vodu 150 l, 2 kajuty, 8 lůžek. Výbava: bimini, krycí plachta, elektrický kotevní naviják, teaková paluba, příďový propeler, sprcha, hasicí přístroj, nezávislé topení, klimatizace, CD přehrávač, rádio, TV anténa, televize, vařič, trouba, lednice, mrazák, druhá lednice, břehová přípojka, GPS, mapový plotr, radar, autopilot, sonar, vlek 3 nápravy. Cena 2 700 000 Kč bez DPH (možnost odpočtu DPH). Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164

Motorová jachta Prestige 620, délka 19,5 m, šířka 5,12 m, rok výroby 2013. Cena 1 100 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorová jachta Prestige 680, délka 21,46 m, šířka 5,33 m, rok výroby 2017, záruka na plavidlo 24 měsíců. Cena 1 695 000 EUR. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorová jachta Prestige 630, délka 19,02 m, šířka 5,15 m, rok výroby 2017, záruka na plavidlo 24 měsíců. Cena 1 315 000 EUR. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorová jachta Prestige 350, délka 11,25 m, šířka 3,72 m, rok výroby 2011, 230 motohodin. Cena: 210 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Wally 55, délka 17,4 m, ponor 1,2 m, šířka 5,4 m, r. v. 2013. Cena 1 700 000 EUR s DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

Motorová jachta Jeanneau NC9, rok výroby 2013, 1. majitel, loď s bohatou tovární výbavou: motor Volvo D4 260 HP (číslo motoru A231590), najeto 165 motohodin, posuvné střešní okno, trup v šedé barvě, elektrický kotevní vrátek, příďový propeler, rozvod 220 V, elektrické trimovací klapky, rádio s CD a reproduktory včetně ozvučení kokpitu, tiché elektrické WC, přídavná baterie 110 Ah, snímatelné koberce v salonu a kajutách, ochranné kryty sedačky v kokpitu, úložný prostor v podpalubí, teaková podlaha v kokpitu, kotevní vrátek pro přídavnou kotvu na zádi, skládací žebřík na přídi, sluneční střecha nad kokpitem a boční zakrytí (uzavření) kokpitu, příďová opalovací matrace s ochranným krytem, venkovní zakrytí oken, nezávislé naftové topení, LCD TV v salonu včetně DVD a MP3 přehrávače, sada elektroniky Simrad NSS8 včetně Navionics map a wifi modulu, AIS 650. Loď je aktuálně v Chorvatsku. Cena k jednání 115 000 EUR. Kontakt: www.fasyachting.cz, +420 602 378 877

RŮZNÉ

Obytný automobil Concorde Liner 990 MS, MAN 6,9 l, 176 kW, v provozu od 07/2009, najeto 37 800 km, STK 10/2020, aut. převodovka, tažné zařízení, držák kol, dřevěné obložení, pérování vzduch, kávovar, navigační systém, USB, AUX, markýza, solární panel, podlahové topení, parkovací kamera, bezklíčové odemykání, kožené čalounění, nastavitelný volant, koupeno v ČR, první majitel, servisní knížka, celk. hmotnost 8 800 kg, 4 místa jízda, aut. nivelace, fekální nádrž, 3x solární panel, SAT + 2x TV, gastank 120 l, 2x podlahová klimatizace, centrální vysavač, plynová trouba, myčka nádobí, Efoy centrála, dveře na kódový zámek, servisní prohlídka v MAN podzim 2018. Cena 3 618 989 Kč vč. DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Dvounápravový brzděný vlek, nosnost 1 100 kg, vlastní hmotnost 400 kg, technická prohlídka červen 2018. K vidění na Lipně v Jachetním klubu Černá v Pošumaví, kóje 27. Detailní informace telefonicky nebo e-mailem. Cena 45 000 Kč. Kontakt: itmprahasro@gmail.com, +420 603 279 078

BlueMobil GT700, r. v. 2019, najeto 500 km, vyrobený v Německu, d x š x v: 7,43 x 2,3 x 3,23 m. Podvozek Peugeot Boxer 2,0l, 130 HP, Euro 6, hmotnost 3 495 kg, Alu kola 16, 4 místa jízda, 6 míst spaní, čistá voda 115 l, odpadní 101 l, fekální 19 l. Topení Truma Combi 6, asistent rozjezdu do kopce, rádio s CD, USB, AUX, dělená lednička s mrazákem 190 l, markýza 4 m s LED osvětlením, solární panel 150 W, vyhřívaná alkovna, izolovaná odpadní nádrž, moskytiéra vstup. dveří, veliká garáž. Cena 1 591 237 Kč vč. DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Obytný automobil Pössl 2Win R, Fiat 2,3 l, 180 HP, rozměry d x š x v: 5,99 x 2,05 x 2,58 m, vyrobeno 2019, nové vozidlo, najeto 600 km, alu kola, palubní počítač, držák kol, USB, markýza, 4 místa jízda, 2 (+1) spaní, topení Truma C4, voda 100 l čistá/92 l odpadní, PB 2x 11 kg, 2x baterie nástavby AGM 95 Ah, chladnička 80 l, Winter Paket: izolovaná odpadní nádrž a potrubí, izolační matrace zadních dveří. All in Paket: kožený volant, LED denní svícení, rozkládací lůžko vpředu, splachovací WC Thetford, el. schod široký a moskytiéra vstup. dveří. Cena 1 330 879 Kč vč. DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Etrusco T7300SB, Fiat Ducato 2,3 l, 150 HP, r. v. 2019. Nová značka na českém trhu – od Hymer Group. D x š x v: 7,35 x 2,32 x 2,9 m, Euro 6, hmotnost 3 500 kg, alu kola 16", 4 místa jízda, 4–5 míst spaní, čistá voda 122 l, odpadní 92 l, fekální 19 l, doložnost 524 kg, izolovaná odpadní nádrž, chladnička 167 l s odděleným mrazákem 29 l, topení Truma Combi 6E, markýza, nosič kol, rozměry zadní postele 205/210 x 80 cm, rozměry přední sklopné postele 210/215 x 210 cm. Cena 1 365 969 Kč vč. DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Dva apartmány v těsné blízkosti mariny Dalmacia Sukošan, obchod do 1 000 m, restaurace do 500 m, pláž 150 m, město Zadar 4 000 m. Klima–invertor (chlazení/topení), 1x 84 m², mezonet, dvě terasy, vybavená kuchyně včetně elektrospotřebičů, vybavená koupelna, satelit, internet, vlastní elektroměr a vodoměr. 1x 65 m², přízemí, terasa, vybavená kuchyně včetně elektrospotřebičů, vybavená koupelna, satelit, internet, vlastní elektroměr a vodoměr. Kontakt: +420 603 477 125

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

130 stran, 199 Kč edice yacht

RŮZNÉ

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

PRENÁJOM LODÍ
KAPITÁNSKE KURZY
POZNÁVACIE PLAVBY
aqua • adrenalin • adventure
aaayacht
www.aaayacht.sk
tel: +421 944 449 384

VIG TRAVEL
► Kapitánské zkoušky v Chorvatsku
► Kondiční plavby
► Charter lodí Nauticat 331
NAVY JANE
VIG Travel s.r.o.
vigtravel@vigtravel.cz
(+420) 728 644 094
www.vigtravel.cz
PLUSZU

BLUE RENT
Na cestách jako doma!

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

Předplaťte si časopis YACHT
www.yacht-magazine.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

AVAR YACHT

- Plachetnice
- Motorové a nafukovací čluny
- Lodní motory a servis
- Jachtařské příslušenství
- Kurzy VMP a školení

Prodejny:
VEVERSKÁ BÍTÝŠKA
Za řekou 815, +420 546 428 015
PRAHA
Konzumní 34/800, +420 284 818 921
BRATISLAVA
Mlynské nivy 56, +421 253 419 218
WWW.AVARYACHT.CZ

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

YACHT CLUB CERE
Marina 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, Cobrey
ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA
Česká lodní doprava - charter, s.r.o.
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10
+420 272 769 280, +420 602 720 164
www.cld.cz
cld@cld.cz

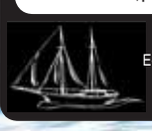
EXCLUSIVE YACHTS
Prodej lodí a příslušenství
Servis ⎈ Poradenství ⎈ Pojištění
Pronájem lodí a charter ⎈ Kurzy
Uskladnění plavidel v celoroční suché marině v Chorvatsku

Prestige oficiální dealer pro ČR
www.exclusive-yachts.cz
+420 602 667 246

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

Made with Love – LA SARTORIA –
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 interiérů** - čalounění, sedaček, matrací, apod.
- **Výroba a opravy kovových konstrukcí pro lodě**
- **Opravy** - švy, výměna zipů, fólie oken, zapínání apod.
- **Čištění plachet** - od plísně, nečistot + impregnace
- **Prodej látek, zipů, zapínání, čistících a pěstících prostředků**
- **Servis lodí a vleků, prodej lodních doplňků**


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

MARINE
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
Popovická 924/4
101 00 Praha 10
tel.: +420 605 245 414
praha@marine.cz
www.marine.cz

NEO LUXOR®
KNIHKUPECTVÍ
NEJVĚTŠÍ KNIHKUPECTVÍ V ČESKÉ REPUBLICE
Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1
Otevírací doba:
Po-Pá 8.00 - 20.00
So 9.00 - 19.00
Ne 10.00 - 19.00
www.neoluxor.cz

ORBITA SAILING
Specialista na ŘECKO
- Sporády, Kyklády, Chalkidiki
- Vlastní flotila lodí
- Prvotřídní servis

+420 602 502 602
WWW.ORBITASAILING.COM

ČECHY

akita yacht

pronájem lodí
teambuilding
jachtařské
služby

Velikonoční
regata2019

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

AUTA LODĚ

BAYLINER
QUICKSILVER
MERCURY MerCruiser
HONDA MARINE

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

BEMEX BOAT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

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

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

BOAT CENTRUM

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

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

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

LODNÍ KRÁMY
bezpečné klidný nákup
e-shop
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 SYNTETICKÉ TEAKY
SCARANI LODĚ 17' – 35'
RIO YACHTS JACHTY 34' – 68'
MARLIN ČLUNY 18' – 38'
IMNASA VEŠKERÉ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

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

MORAVA

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
■ PŘEPRAVNÍCH VLEKŮ
ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

Fábiovka 560, 533 52 Pardubice - Staré Hradiště
Mob.: +420 777 567 821, tel.: +420 466 303 204
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

www.dovolenanalodi.cz
MORAVYACHT
Prodej a pronájem lodí
•
Zastoupení firmy
HUNTER Marine, USA
Soudní posudky, odhady
a technické prohlídky lodí
•
PLAVBY S KAPITÁNEM
KAPITÁNSKÉ KURZY
OKRUŽNÍ PLAVBY na
luxusních lodích all inclusive
info@moravyacht.cz, tel.: +420 545 575 663
www.moravyacht.cz

Nika Yacht
www.nika-yacht.cz
PRONÁJEM LODÍ
plachetnice, katamarány
motorové lodě
on-line rezervace
kapitánské kurzy
www.svetjachtingu.cz
Zlín, tř. T. Bati 5213, tel.: 724 115 930

SLOVENSKO

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

www.yacht-magazine.cz

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

Cena 199 Kč

Z PŘÍŠTÍHO ČÍSLA

Jeanneu Leader 33 HB

V Cannes jsme testovali tuto loď v nové verzi s přívěsnými motory.

Arcona 435

Představíme další z Evropských lodí roku 2019, tentokrát v kategorii Performance Cruiser.

Mistrovství světa ORC v Šibeniku

První červnový týden na startu uvidíme čtyři české týmy: GIULIA, HÉBÉ, TŘI SESTRY a POLAR. Přihlášeno je 120 lodí ze 17 zemí…

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-magazine.cz
www.yacht-magazine.cz

Vydavatel Daniel Guryča

Šéfredaktorka Eva Skořepová

Inzerce Petra Kozlíková

Marketing Jana Ježková

Spolupracovníci
Michal Andel, Radek John,
Hana Novotná, František Novotný,
Kateřina Staňková

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

Rozšiřují
Společnosti holdingu PNS
Press Media

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

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

DALŠÍ TITULY:

KATALOG LODÍ

DOVOLENÁ NA LODI

WINE & Degustation

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

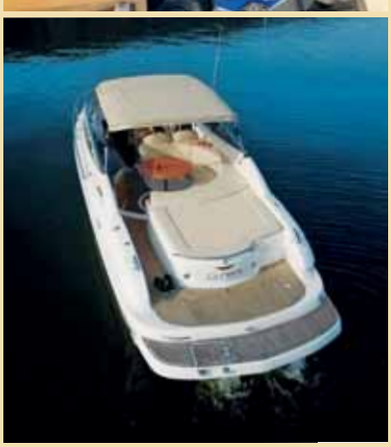
MOBIL TABLET ONLINE FACEBOOK INSTAGRAM

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

2010

SESSA S32

Nabízíme k prodeji motorovou loď Sessa S32, rok výroby 2010, se zabudovanými motory 2x Volvo Penta 5.7 GXI, Z náhon, duoprop. Výbava: el. kotva, příďový dokormidlovací motor, klimatizace/topení, 2x lednice, navigace Raymarine, autopilot, el. toaleta, bojler, teplá a studená voda, vařič, 2x sprcha, podvodní světla, elektronické odpojovače baterií, kopletní kempingové zakrytí, přepravní plachta. Nový nástřik venkovního čalounění, antifouling, přídavné badeplato, po celé palubě teak. Plavidlo připraveno na sezonu bez dalších investic, stav 1A. Součástí je trailer s SPZ o celkové hmotnosti 5 tun.



Kontakt: **724 000 005**

NOVÝ JEEP® COMPASS OD 5 999 KČ MĚSÍČNĚ

EURO NCAP TEST 2017

5 LET ZÁRUKA* Jeep

Jeep® je registrovaná ochranná známka společnosti FCA US LLC. Kombinovaná spotřeba 5,1–8,3 l/100 km, emise CO_2 134–190 g/km. Nabídka je platná pro model Compass Sport 1.4 MultiAir s manuální převodovkou. Reprezentativní příklad FinAuto Jeep PCP s nájezdem do 20 000 km/rok. Tento vůz získáte za následujících podmínek: pořizovací cena 509 915 Kč, část hrazená klientem 152 975 Kč, poplatek za uzavření smlouvy 3 569 Kč, 1.–59. splátka včetně pojištění 5 998 Kč, 60. splátka (minimální budoucí garantovaná hodnota) 152 975 Kč. Pojištění u pojišťovny Allianz: HAV s 10% SÚ, POV 35/35 mil. Kč. Pevná úroková sazba 4,45 %. Tato kalkulace je pro plátce DPH, v případě zájmu o nabídku pro spotřebitele kontaktujte autorizovaného dealera. Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy a nelze z ní dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce. Nabídka je platná do 30. 6. 2019 nebo do odvolání. Použité fotografie jsou pouze ilustrační. Nechte si zpracovat konkrétní nabídku u autorizovaných prodejců Jeep®. Více informací na www.jeep.cz. * Dvouletá základní záruka výrobce a další 3 roky smluvní záruky Powertrain Care s limitem do 100 000 km. Podrobné informace u autorizovaných prodejců Jeep .

Jeep®

AUTOCENTRUM DOJÁČEK

Showroom Jeep® Kolbenova 809/31, Praha 9
Kontakt: Petr Mikulík tel.: 603 883 015
Mikulik@dojacek.cz • jeep.dojacek.cz

Sledujte nás na a