

9 / 2020

yacht



XXVII. ročník
99 Kč / 4,69 €

MOTOROVÉ JACHTY

Sunseeker na novém kurzu Predator 60 EVO



30

PLACHETNICE

Bavaria C42
Čtvrté překvapení z Giebelstadtu

40

PLAVBY

Přeplavba Pacifiku
s dlouhým koncem



Objevte všechny modely Prestige



Prestige 590 F

Prestige X-line 70

Prestige ke svému 30. výročí připravila novinku v podobě nové třídy yachet X-Line. Hlavní důraz je kladen na zvětšení vnitřního a venkovního prostoru a prosvětlení interiéru.



PRESTIGE®

LUXURY MOTOR YACHTS



Prestige 520 S



Prestige 420 F

MILYO

AUTORIZOVANÝ PRODEJCE **PRESTIGE YACHTS**



**SKLADOVÉ
YACHTY
ZA VÝHODNÉ CENY**

Mens side corporation a.s.
Jakubská 121/1, CZ-Brno 602 00

E: info@milyo-yachts.com

www.milyo-yachts.com



30 | BAVARIA C42

Představujeme čtvrté překvapení německé firmy Bavaria – model C42, který ambiciózně míří vpřed k plavidlům sportovního střihu.



22 | TORNADO 6M ZERO-E

Projekt nového šestimetrového nafukovacího trenérského člunu pro jachtkluby dánské loděnice Tornado Boats International.



58 | OSCAR

Představujeme automatizovaný monitorovací systém, který podporuje námořníky v navigaci a je skvělým pomocníkem při vyhýbání se srážkám na moři.



46 | PO STOPÁCH ROALDA AMUNDSENA 2. ČÁST

Pokračování plavby mezi ledovými krami severozápadní cestou z Grónska na Aljašku.



65 | NA VLTAVU A LABE CHCEME VRÁTIT ŽIVOT

Rozhovor s Martinem Draxlerem o aktuální situaci na středočeských vodních cestách.

MOTOROVÉ ČLUNY

- 14** BENETEAU GRAN TURISMO 36
- 14** INVICTUS TT460
- 15** PRINCESS X95
- 15** PROJEKT A42
- 16** SUNSEEKER PREDATOR 60 EVO

PLACHETNICE

- 12** DEHLER 38SQ
- 12** SOLARIS 80RS ALITHIA
- 26** HYLAS H60

KATAMARANY

- 13** ISLA 40
- 13** EXPLOCAT 52

PLAVBA

- 40** PŘEPLAVBA PACIFIKU S DLOUHÝM KONCEM – 2. ČÁST

CHARTER

- 52** IGOR PIÑOS A ČTVRTSTOLETÍ PROFESIONÁLNÍ CHARTEROVÉ AGENTURY – 2. ČÁST

TECHNIKA

- 60** PROSPEED – NOVÝ ANTIFOULING NEJEN PRO MJM YACHTS

RECEPTY

- 56** ŘECKÁ VÍNA IV. – VINNÁ ODYSEA – VULKANICKÉ SANTORINI



Na titulní straně Sunseeker Predator 60 EVO. Test motorového člunu naleznete na straně 16.



POHODLÍ
JE RELATIVNÍ POJEM

WE MAKE IT ABSOLUTE

Absolute Navetta 52



REACHING FOR THE
ABSOLUTE
absoluteyachts.com



Milí čtenáři,

žijeme v poněkud divoké době a vypadá to, že mocní tohoto světa se snaží, aby to trvalo co nejdéle. Řada zážitků a setkání z letošního léta však ukazuje, že se jim to nedaří. Zvlášť mi v hlavě utkvělo jedno setkání. Helgu a Petera jsem potkal v srpnu nejprve na Vltavě s plachtou a potom i u mola v YC CERE. On je z německého Hamburku, ona z malé rakouské vesnice poblíž hranic s Českou republikou. Za sedm let objeli na plachetnici svět a nyní se rozhodli poznat Vltavu a Labe, které vlastně téměř spojují jejich rodná místa. Vybrali si pro to trimaran, jehož pohon zajišťuje šlapání a na němž je také možné instalovat plachtu. A to bez ohledu na různá více či méně nesmyslná opatření.

Podobně navzdory všemu to vypadalo, že se rozjede seriál podzimních výstav, které vlastně startují novou sezónu 2021. Píšeme o tom na stránkách 8 a 9. V době posledních korektur tohoto čísla ale přišla zpráva, že první z nich, Yachting Festival v Cannes byl zrušen necelých 20 dní před zahájením. To, jak moc se pořadatelé i výrobci lodí snaží přes veškerá „proti“ opatření výstavy uspořádat, ukazuje na velkou míru entusiasmů a důvěry v to, že příští rok bude lépe. Řada firem to řeší „soukromými“ akcemi výhradně pro svoje zákazníky. Podobně je to s podzimními regatami. Po zrušených nebo odložených jarních akcích se sezóna rozjela a zatím zdárně pokračuje.

O tom, že loděnice nespaly a trhu věří, svědčí i počet nově uváděných lodí. Rubriku Lodě jsme díky tomu rozšířili a rozdělili na motorové čluny a jachty, plachetnice a katamarany.

Nový kurz loděnice Sunseeker reprezentuje model Predator 60 EVO. Jeho představení začíná na straně 16 a díky fotkám z Floridy jej určitě nepřehlédnete. Současný „elektro“ trend se nevyhýbá ani lodnímu průmyslu a člun Tornado je toho důkazem.

Pro milovníky plachet představí František Novotný nejnovější Bavarii C42. Koho zajímají luxusnější lodě, ocení článek Radka Johna o tchajwanské plachetnici Hylas 60.

Nechybí dokončení dvou reportáží z minulého čísla o plavbě severní cestou z Kanady na Aljašku i o tom, jak dopadla přeplavba Pacifiku. Pro ty, kdo uvažují o nákupu lodě jako o investici, je určen materiál Igora Piňose o charter managementu. Nechybí ani novinky z techniky a zvláště zajímavý je článek o systému OSCAR, který výrazně zvyšuje bezpečnost plavby.

O tom, jak stoupá obliba windsurfingu na domácích vodách, vypovídají nejen výsledky našich závodníků, ale také skutečnost, že hned na dvou místech, na Lipně a v Praze, začaly kluby s jeho výukou. To je jen malá ochutnávka obsahu vydání, které právě držíte v rukou.

Přeji vám příjemné čtení.

Daniel Guryča
vydavatel



Foto Adéla Černá



PDF verze k dispozici na www.yacht.cz



ROLEX SWAN CUP

Letos se pojede 7. až 13. září v Porto Cervo na Sardinii. Do 21. ročníku je přihlášeno více než 60 jachet a akce se bude konat v plném souladu s pokyny italské vlády pro bezpečnost a zdraví všech účastníků.

Závodit se bude v sedmi kategoriích: Swan Maxi (plavidla 60 stop a více), Swan Grand Prix (plavidla menší než 60 stop), historická Sparkman & Stephens a kategorie Swan One včetně třídy ClubSwan 36, flotily ClubSwan 42, Swan 45 a ClubSwan 50.







Španělsko láká jachtaře

A není se čemu divit. Španělsko totiž obklopuje Středozemní moře, Atlantik a Kantabrijské moře. Slunce svítí po většinu roku a na řadě míst jsou ideální podmínky pro vodní sporty. Španělsko také znamená 8 000 kilometrů pobřežní linie. Vybíráme proto pár tipů, kam vyrazit.

Surfování

Pro surfing je ve Španělsku nejlepší pobřeží Biskajského zálivu u města Getxo.

Dá se zde surfovat po celý rok, ale pokud právě začínáte nebo chcete začít, doporučujeme jarní a letní měsíce. Dalšími oblíbenými oblastmi jsou Kanárské ostrovy, Kantabrijské moře, Baskicko a Cádiz. Slavné pláže jako Los Locos (Suances, Kantábrie), Somo (Ribamontán al Mar, Kantábrie), El Confital (Gran Canaria), El Quemao (Lanzarote), El Socorro (Tenerife), Mundaka (Baskicko) a La Yerbabuena (Cádiz). Ve všech



těchto destinacích najdete společnosti, které pronajímají potřebný materiál a mají šikovné instruktory pro výuku.

Jachting

Ideální destinací pro jachting je pobřeží Středozemního moře a plavba na Baleárské ostrovy v období od května do října. Setkáte se zde s tyrkysovými vodami, malými zátokami skrytými v členitém pobřeží, obecně klidným mořem, západy slunce s nádherným výhledem a všemi druhy služeb pro volný čas a zábavu. Costa Brava a Costa Dorada (v Katalánsku), středomořské pobřeží Andalusie a samozřejmě Kanárské ostrovy jsou oblíbené destinace pro plavbu. Pronájem lodí v těchto oblastech zajišťují přední španělské charterové společnosti.

Potápění

Čisté mořské dno, široká škála biologicky rozmanitých potápěčských oblastí v blízkosti pobřeží jsou hlavními výhodami, které Španělsko nabízí, pokud jde o potápění. Země má více než dvacet mořských rezervací a velmi oblíbené lokality pro potápění.

Mořské dno podél pobřeží Kanárských ostrovů je nejpestřejší a nejrozmanitější. Katalánsko má také zajímavá místa na ostrovech Formigues, Cap de Creus a pobřeží u Meda-

sových ostrovů. Baleárské ostrovy jsou známy svými oceánskými loukami Posidonia, které jsou domovem pro mnoho druhů ryb a živočichů včetně mořských želv. Dalšími známými místy pro potápění ve Středozemním moři jsou Cabo de Gata – Níjar v Andalusii, Cabo de Palos v Murcii nebo Columbretes a ostrov Tabarca blízko Valencie.

Windsurfing

Španělsko je považováno za mekku windsurfingu v Evropě. Tuto pověst si získalo kvůli silným větrům, které foukají na jih od Cádiz. Jsou to větry poeticky pojmenované Levante a Poniente, díky nimž jsou pláže okolo města Tarifa evropským centrem windsurfingu. Pokud toužíte po tomto sportu, můžete také začít na plážích v Bologni, Dos Mares, Chica nebo Valdevaqueros. Pláže na Kanárských ostrovech navštěvují profesionální a amatérští windsurfaři. Nejznámější jsou Pozo Izquierdo (Gran Canaria), Jandía a Sotavento (Fuerteventura), Las Cucharas (Lanzarote) a El Médano (Tenerife). Na pobřeží Costa Brava, lokality jako La Llana a Los Alcázares v oblasti Murcia a pláže Ejido (Almería) nebo Lanzada de Pontevedra, jsou jen některé z možností, jak doplnit seznam míst vhodných pro windsurfing ve Španělsku.



Vlny Atlantiku bičují zdejší skalnaté pobřeží, nad nímž se tyčí nejstarší funkční maják na světě Torre de Hércules neboli Herkulova věž. Jde o nejslavnější atrakci galicijského přístavního města La Coruña a podle legendy ho postavil právě bájný hrdina Herkules. Ve skutečnosti to ale byli staří Římané. Maják dosud stále slouží svému účelu a je posledním římským majákem, který se dochoval do dnešních dnů. Je vysoký 58 metrů a byl postaven za dob římské nadvlády za císaře Trajána ve 2. století n. l. Později byl používán jako pevnost. Maják byl restaurován roku 1792 a dnes slouží především jako turistická atrakce. Je však stále funkční a jeho světlo ukazuje námořníkům cestu už celých osmnáct století. Vyšplhejte si až sem nahoru, odkud je výhled na město a celý mys.

Podzim ve znamení lodních výstav?



LAGOON SIXTY 5, který měl být představen v Cannes



PRESTIGE X70



Interier LAGOON SIXTY 5



OCEANIS YACHT 54

Letošní sezona je poněkud zvláštní. Tedy jemně řečeno. Navzdory vládám i pandemii se však pořadatelé napříč Evropou snaží ze všech sil, aby se podzimní výstavy lodí konaly. Stejně tak jednotlivé loděnice mají zájem předvést svoje novinky, kterých je požehnaně. Většina producentů si určitě uvědomuje, že virtuální marina na webu je sice fajn stejně jako počítačové hry, ale lodě si kupujeme z úplně jiných pohnutek. Právě proto, abychom u těch počítačů pořád neseděli. Pocit během plavby na palubě malé nebo velké lodě prostě zatím nasimulovat nejde.

KALENDÁŘ PODZIMNÍCH VÝSTAV (tak jak byl znám k 24. 8. 2020)

BOATS Southampton	Velká Británie	11.–20. 9.
Interboot Friedrichshafen	Německo	19.–27. 9.
Grand Pavois, La Rochelle	Francie	29. 9.–4. 10.
Olympic Yacht Show	Řecko	1.–4. 10.
Genoa Boat Show	Itálie	1.–6. 10.
For Boat, Praha	ČR	9.–11. 10.
Biograd Boat Show	Chorvatsko	21.–25. 10.

Dajbych představil nový Defender

Legendární Defender sice vznikl v srdci Anglie, jeho nová generace se ale vyrábí na Slovensku. Díky pozvání firmy Dajbych, která je rovněž tradičním partnerem Truc Regaty Yacht, jsme měli příležitost vyzkoušet toto nevšední auto v Americe. Akce totiž proběhla ve stylovém prostředí lomu Velká Amerika nedaleko Berouna, kam je běžně vstup zakázán.

www.dajbych.cz



Nový termín pro Biograd Boat Show

Přehlídka bude probíhat nově 5 dnů od 21. do 25. 10. 2020



22. ročník Biograd Boat Show pořádá renomovaná společnost Ilirija d.d. z Biogradu na Moru. Přehlídka bude letos prodloužena na pět dní, aby pořadatelé snížili koncentraci návštěvníků největší lodní výstavy ve střední Evropě. Venkovní výstava na vodě a na čerstvém vzduchu je relativně bezpečným prostředím a místem, kde je možné zakončit letošní sezonu a připravit se na další. Ilirija jako pořadatel velmi pečlivě sleduje současnou epidemiologickou situaci a připravuje organizaci výstavy v souladu se všemi opatřeními v oblasti veřejného zdraví tak,

aby zajistila bezpečnost vystavovatelů a návštěvníků. Zároveň jako cestovní kancelář poskytující komplexní služby, která během turistické sezony obsluhuje tisíce lidí denně, využije svoje zkušenosti k zajištění bezpečnosti vystavovatelů i návštěvníků na výstavě.

Biograd Boat Show je ve svém regionu výjimečná, protože se jí dařil nepřetržitý růst i v dobách globální finanční krize. To bylo možné proto, že Ilirija byla schopna optimalizovat svůj přístav, hotely a restaurace tak, aby nabídla finančně zajímavé podmínky jak pro návštěvníky, tak pro vystavovatele.



„Letošní plavební sezona v Chorvatsku překonala všechna očekávání. Po jarním globálním zablokování jsou vystavovatelé překvapivě optimističtí a take na letošním ročníku očekáváme kvalitní vystavovatele a velkou účast. Jako místo setkání pro chorvatský námořní průmysl pokračujeme v pořádání Biograd B2B, akce pro profesionály v lodním a charterovém průmyslu, která je sponzorována městem Biograd a chorvatskou obchodní komorou (HGK) a koná se ve dnech 22. a 23. října. Další akcí je kongres Chorvatské námořní dny, který se bude konat od 21. do 23. října,“ uvedl v aktuální tiskové zprávě Milan Šangulin, ředitel Biograd Boat Show.

Více informací je k dispozici na webových stránkách www.bbs.com.hr, www.biogradb2b.com, www.croatiacharterexpo.com nebo www.ilirijabiograd.com.

Pozvánka na slavnosti otevření 24. září

Nejnovější a nejmodernější prodejna lodí a lodního příslušenství MARINE CENTRUM v Praze - Komořanech slavnostně otevírá ve čtvrtek 24. září 2020. Zváni jsou zákazníci i čtenáři časopisu Yacht. Na slavnostní otevření jsou připraveny pro registrované návštěvníky akční ceny, doprovodný program i občerstvení. Registrovat se můžete na www.marine.cz nebo na facebooku firmy Marine.



Letošní sezona v marině Dalmacija

Jednou z největších chorvatských marin je Dalmacija, která leží mezi Sukošanem a Bibinje nedaleko Zadaru. Navštívili jsme ji během letošní sezony a položili jsme při té příležitosti pár otázek paní Meri Matešić Sičić, jež má na starosti komunikaci ve společnosti D-marin, která je majitelem této mariny.

Jak vidíte letošní sezonu po pozdrženém startu v červnu z pohledu mariny Dalmacija v Sukošanu?

Jakmile Chorvatsko otevřelo své hranice dalším zemím, majitelé se na lodě, které u nás kotví trvale, okamžitě vypravili. Charterové agentury v našich přístavech také zaznamenaly nové rezervace. Jak sezona pokračovala a po znovuzavedení leteckého spojení se přiletly zintenzivnily, červenec a srpen předčil naše očekávání! Letošní výsledky ale předpovídáme velmi opatrně, vzhledem ke všem okolnostem a nejistotě, s níž se všichni denně setkáváme. Až doposud se však Chorvatsko ukazuje jako bezpečná a nejbližší středomořská destinace pro mnoho zahraničních hostů. Většina jich přichází z Německa, následuje Slovinsko, Česká republika, Rakousko a Polsko. Pokračujeme ve snaze zajistit sociální odstupy, abychom udrželi nás i hosty v bezpečí, jak jen to bude možné.

Kolik volných míst je v současné době k dispozici pro trvalé kotvení?

Vzhledem k tomu, že všechny naše přístavy fungují na základě ročních kotvišť a jsou téměř 100% plné, v současnosti se v tomto smyslu nic nemění. Podle očekávání je počet tranzitních plavidel menší než před rokem.

Máte pro tuto sezonu nějaký zlevněný program na denní kotvení ve vašich třech přístavech v Chorvatsku, podobně jako v červnu?

V současné době probíhá v D-Marin Dalmacija první kampaň pro držitele kotvišť pro plavidla do délky 12 metrů. Vzhledem k dostupnosti



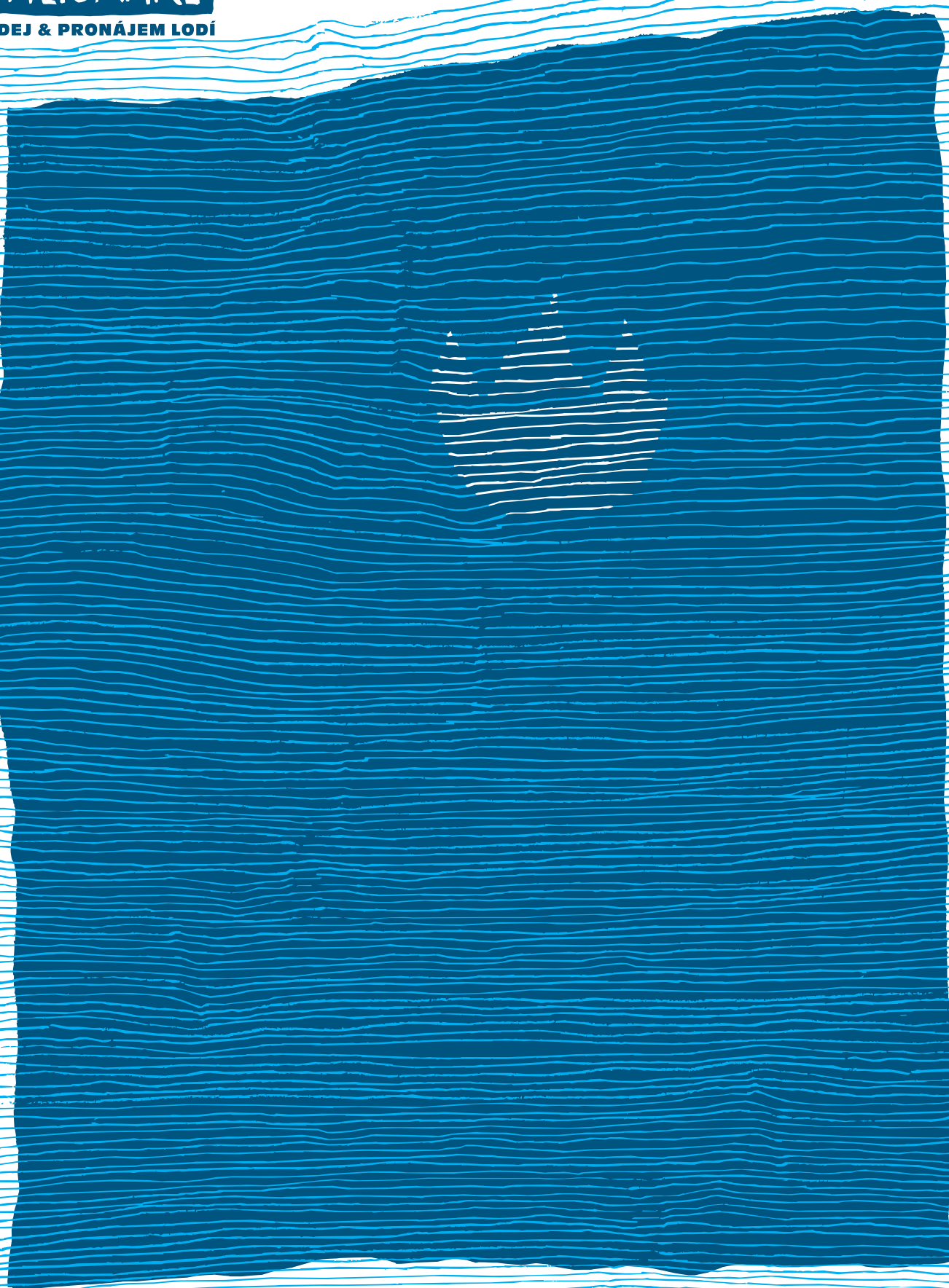
a obsazenosti má každá společnost své vlastní pobídky a kampaně a my se rozhodneme je sdělovat našim klientům. Mariny D-Marin pokračují v propagaci vlastní kampaně Happy Berths Day, zaměřené na naše majitele celoročních stání – mohou strávit týden zdarma v každém z našich přístavů D-Marin, které jsou v Chorvatsku tři. Kromě mariny Dalmacija jsou to ještě mariny Borik a Mandalina.

Kolik procent vašich klientů jsou majitelé lodí z České republiky a Slovenska?

Obě země jsou pro nás důležité, protože patří mezi našich TOP 5 zahraničních trhů, z nichž naši individuální hosté přijíždějí.

Děkujeme za rozhovor.





SOLARIS 80RS ALITHIA

Návrat ke kořenům

Ano, právě sousloví „návrát ke kořenům“ vás nejspíš napadne při prvním pohledu na téměř dvacet čtyři metrů dlouhou jachtu Solaris 80RS Alithia. Vždyť už samotný název Alithia znamená v řečtině „to, co nebude zapomenuto.“

Barevné provedení i jedinečný design plachetnice odkazují na zlaté časy Ernesta Hemingwaye. Pokud nejste pán v roláku s bílým vousem, musíte se do něj jako majitel téhle lodi zákonitě stylizovat. Venkovní retro vzhled kombinace bílého trupu se světlým dřevěným obkladem paluby a velkými kormidelními koly se snoubí s moderním pojetím interiéru. Jedinečný design hlavní kajuty s panoramatickým oknem okolo stropu poskytuje posádce neustálý výhled na horizont.

Cílem designérů bylo plavidlo, které zvládne dlouhé plavby přes oceán. Pro tyto účely bylo vhodné zvolit si správně rozložení interiéru, přičemž na výběr je ze dvou navzájem poměrně odlišných variant – zatímco v prvním případě je kajuta majitele situována na přídi, ve druhém se naopak nachází zcela na zádi.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	23,98 m
Celková šířka	6,39 m
Ponor fixní kýl	3,5 m
Ponor vysouvací kýl	2,6–4,2 m
Plocha plachet	325 m ²
Gena	135 m ²
Hlavní plachta	182 m ²
Výkon motoru	180 HP
Objem nádrží na vodu	1 500 l
Objem palivových nádrží	2 000 l

www.solarisyachts.com

DEHLER 38SQ

Navazuje na svého předchůdce



Německá značka Dehler, patřící už od roku 2009 pod křídla skupiny HanseYachts, uvádí na trh novinku v podobě jachty Dehler 38SQ, která navazuje na úspěch staršího modelu s prostým označením 38. Písmena SQ jsou zkratkou pro Speed & Quality, tedy rychlost a kvalitu. Sám název tak naznačuje, čeho se od nového plavidla můžeme dočkat.

Lod' doznala určitých změn, z nichž některé mohou působit pouze kosmeticky, ale znalci nám nejspíš dají za pravdu, že komfort z nich plynoucí je k nezaplacení. Už na palubě si lze všimnout sklopných opěrek pro nohy u kormi-

dla, které jsou pohodlnou oporou zejména ve chvílích, kdy lod' pluje v náklonu proti větru. Na zádi se pak nachází nová koupací platforma, která je v porovnání s tou předchozí lehčí a má v sobě zabudovaný koupací žebřík. Lod' je vybavena integrovaným čelenem s kotevní rolnou pro uchycení dolního oka genakru nebo codu 0. Sportovně založení jachtaři si můžou objednat hlavní plachtu s širokou hlavovou částí pro zvýšení efektivního výkonu. Vůbec poprvé je dodatelem veškerých plachet společnost Quantum, a to včetně zcela nově vyvinutých tri-radiálních membránových plachet AC5 a TP6. Zajímavostí jsou filtrační systémy, které je možné

objednat za příplatek. Filtr pro odpadní vodu je potom šetrnější k životnímu prostředí díky tomu, že do oceánu je odpadní voda vypouštěna co možná nejčistší. Filtrační systém zvládne zachycovat i mikroplasty.

Světová premiéra jachty Dehler 38SQ proběhne v Cannes ve dnech 8. až 13. září 2020.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	11,64 m
Celková šířka	3,75 m
Celková plocha plachet	78,60 m ²
Plocha spinakru	118,00 m ²
Plocha genakru	112,00 m ²

www.tpscentrum.cz

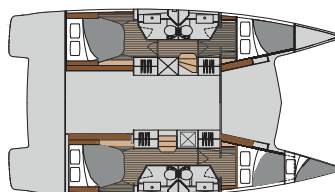
FOUNTAINE PAJOT ROZŠÍŘUJE PORTFOLIO

Isla 40 připlouvá

Nejnovější přírůstek Fountaine Pajot byl odhalen teprve na konci července. Jmenuje se Isla 40 a je ideální lodí pro rodinný jachting a jak sám výrobce uvádí, také vstupní lodí ke značce Fountaine Pajot. Všechny nové modely jsou označovány nejen čísly, ale i jmény a Isla, tedy Ostrov, se pro novou čtyřicítku výborně hodí.

Tento model nahrazuje loď Lucia 40 a je v něm obsaženo vše, co Fountaine Pajot v současné době ztělesňuje. Z designu je patrné, že je navržen pro svižnou plavbu pod plachtami, ale nechybí ani luxusní prvky a možnost přeměnit sezení v salonu na ležení a vytvořit tak ideální prostor pro odpočinek během delších přeplaveb.

V půdorysu jsou tři nebo čtyři dvoulůžkové kajuty se samostatnými toaletami a také kajuta pro skippera. Stejně jako její větší sourozenci vyniká Isla 40 elegantními a osvěžujícími liniemi, které jsou na vodě i v přístavu velmi dobře rozpoznatelné.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	11,93 m
Celková šířka	6,63 m
Hmotnost	9 500 kg
Ponor	1,21 m
Plocha hlavní plachty	59 m ²
Gena	36 m ²
Motor	2x 20 HP nebo 2x 30 HP
Architekt	Berret-Racoupeau
Objem nádrže na vodu	2x 350 l
Objem palivových nádrží	470 l
Verze Maestro	1 apartmá majitele + 1 koupelna / 2 dvoulůžkové kajuty + 1 nebo 2 koupelny
Verze Quatuor	4 dvoulůžkové kajuty + 2 nebo 4 koupelny

www.bemex.cz

HLINÍKOVÝ PRŮZKUMNÍK

Explocat 52

Firma Garcia Yachts, která se zaměřuje výhradně na stavbu expedičních lodí, reaguje na rostoucí poptávku po katamaranech obecně a postavila expediční hliníkový Explocat 52. Hliník jako konstrukční materiál zajišťuje velkou tuhost celé konstrukce a poskytuje dobré plavební vlastnosti i v těch nejnáročnějších podmínkách. Rozložení paluby je navrženo pro malou posádku tak, aby bylo možné obsluhovat loď z místa, které je chráněno proti vlnám i větru. Díky zkušenostem Garcia Yachts je pro hosty na palubě zajištěn ten nejvyšší komfort



i ve složitých povětrnostních podmínkách. Explocat 52 je výsledkem úzké spolupráce mezi architektem Pierrem Delionem, firmou Darnet Design a vlastní projekční kanceláří Garcia Yachts. Projekt byl navíc konzultován s odborníky z loděnic Outremer a Gunboat.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	16,95 m
Celková šířka	8,2 m
Ponor	1,5 m
Motory	2x 60 HP
Hmotnost	18 900 kg
Objem nádrže na vodu	660 l
Objem palivové nádrže	2x 550 l
Počet kajut	3/4
Počet lůžek	6/8

www.garciayachts.com

BENETEAU GRAN TURISMO 36

Dlouho očekávaná novinka

Společnost Beneteau, založená už koncem devatenáctého století ve Francii, je jedním z nejtradičnějších výrobců lodí na světě. Proto není divu, že jsou právě její novinky středem pozornosti.

Nejočekávanějším modelem pro příští sezonu z portfolia této značky je model Gran Turismo 36, který v sobě kombinuje nejmodernější technologie a sportovní vzhled s luxusně pojatým prostorem jak na palubě, tak v podpalubí. K dispozici jsou buďto vestavěné naftové motory o výkonu 2x 270 nebo 2x 300 koní, či závěsné motory s celkovým výkonem až 700 koní. V závislosti na volbě motoru zvládne tento luxusní člun dosáhnout rychlosti až 35 uzlů (téměř 65 km/h). Ergonomicky pojaté stanoviště kapitána je umístěno tak, aby z něj byl dobrý výhled všemi směry. Bezpečnou plavbu zajišťuje dvanáctipalcový displej Garmin MFD poskytující maximum informací o lodi na jednom místě.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	11,56 m
Celková šířka	3,51 m
Objem nádrží na vodu	150l
Objem palivových nádrží	2 x 408l
Max. výkon motorů	2x 300 / 350 HP
www.aventuraboats.cz	
www.aventuraboats.sk	



INVICTUS TT460

Vlajková loď se vším všudy

Italský Invictus se v jachtařských vodách pohybuje už delší dobu, a tak není divu, že i jeho nejnovější vlajková loď byla v kruzích odborníků i potenciálních zákazníků napjatě očekávána. Těsně před začátkem letní sezony jsme se konečně dočkali prvních vizualizací modelu TT460, jenž se od konkurence snaží odlišit především možnostmi personalizace a specifické konfigurace. A to včetně uspořádání interiéru, výběru materiálů i barev trupu, ke kterým se premiérově řadí dvojice odstínů, leskle černý Bandit Soul a mentolový Heritage Mint, který se nám subjektivně líbí asi nejvíc z celé nabídky.

Jinak je loď poháněna poměrně standardní dvojicí naftových motorů Volvo Penta 650, z nichž každý disponuje výkonem 480 koní. Na více než čtrnáctimetrové plavidlo se pohodlně vejde 12 osob, jejichž „životní prostor“ lze ještě dále rozšířit dvěma sklopnými bočními platformami. Novinka, pod jejíž moderní, nadčasový vzhled se již tradičně podepsal Christian Grande, byla postavena v docích Cantieri Aschenez.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	14,27 m
Celková šířka	4,43 m
Max. počet osob	12
Motory	Volvo Penta 2x IPS 650
Objem palivových nádrží	1 300l
Objem nádrže na vodu	330l
www.invictusyacht.com	



GRANCHI YACHTS HLEDÁ DALŠÍ PŘÍLEŽITOST NA TRHU

Projekt A42



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	13,97 m
Celková šířka	4,29 m
Hmotnost	10 000 kg
Objem palivové nádrže	1 500 l
Objem nádrže na vodu	300 l
Design	Centro Studi Ricerche Cranchi
Art Director	Christian Grande
Maximální počet osob	12
Motory	2x Volvo Penta IPS 450 2x Volvo Penta IPS 500 2x Volvo Penta IPS 600 2x Volvo Penta IPS 650

www.cld-charter.cz

Hlavní myšlenkou bylo vytvořit loď, kde bude mít posádka na palubě pocit naprosté volnosti pohybu. Žádné překážky kolem centrálních prvků kokpitu, velká zadní sluneční terasa a sportovní konzole řízení s trojitým sedadlem uprostřed lodi charakterizují tuto novinku loděnice Cranchi Yachts. Kokpit vypadá jako velký otevřený prostor, kde vyniká hard top, který dotváří elegantní linii čelního skla a poskytuje ochranu a přístřeší před sluncem v obytném prostoru. Střechu je možné otevřít během několika sekund a posádka má volné nebe nad hlavou. Nej překvapivější prvek je však

na zádi v oblasti, kde dominuje velká sluneční terasa. Oba boky lze díky elektropohonu otevřít tak, aby zvětšovaly pochozí plochu. A42 tak nabízí svým hostům skutečnou terasu s výhledem na moře; ideální místo pro relaxaci, zábavu, opalování a potápění. Pod zadní terasou je prostor na malou garáž. Projekt A42 je navržen s motory Volvo Penta s pohonem IPS, ale je pravděpodobné, že bude uvedena do výroby verze s přívěsnými motory. Barvy trupu a dekorativních prvků si zákazníci před objednáním můžou sami navrhnout pomocí programu Cranchi Atelier.

PRVNÍ PLAVBA Princess X95

Na konci července představila také loděnice Princess svoji horou novinku. Stalo se tak v anglickém Plymouthu a šlo o první plavbu očekávaného modelu X95. Jde o první model nové třídy X. Flybridge i hlavní paluby zabírají téměř celou délku jachty a vytváří Super Flybridge – odtud označení X. Toto nové uspořádání poskytuje o 10 % více venkovního prostoru a o 40 % více vnitřního prostoru než tradiční rozvržení. Projekt vznikl ve spolupráci s legendárním italským designovým studiem Pininfarina.

Kromě inovativní architektury X95 nástavby byla velká pozornost věnována i trupu, který přináší 15% zlepšení účinnosti ve srovnání s tradičním designem. Princess X95 je poháněna dvěma motory MAN V12 o celkovém výkonu 3 800 koní a její maximální rychlost přesahuje 23 uzlů. Třída X vytvoří zcela nový segment a zároveň představuje významný krok v obměně produktového programu této loděnice.



Video



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	29,1 m
Celková šířka	6,77 m
Ponor	2,01 m
Hmotnost	104 t
Objem palivové nádrže	13 400 l
Objem nádrže na vodu	1 800 l
Motory	2x MAN V12-1900 2x1 900 HP
Cestovní rychlost	24–26 uzlů

www.rsyachts.cz

SUNSEEKER PREDATOR 60 EVO

Radikální změna

Přestože byl Predator 60 EVO poprvé představen již letos v lednu v Düsseldorfu, na první fotky z vody jsme si museli půl roku počkat. V Evropě by se měl poprvé ukázat na vodě na výstavě lodí v Southamptonu od 13. do 22. září.







Novinkou je možnost úplné personalizace barevného provedení. Ostatní atributy „Sunseeker“ zůstávají.

Predator 60 EVO navazuje na tradici značky Sunseeker, která v sobě skrývá sportovní a elegantní spojení. Zároveň je prvním modelem v nové linii, do níž by se

podle plánů loděnice měly postupně dostat všechny nově představované modely s inovativními funkcemi a skutečně sofistikovaným vzhledem interiéru.

Nástavba je příkladem nejnovějšího designu Sunseeker, který zahrnuje zcela novou linii oken vsazených do rámu z uhlíkových vláken, což pomáhá dostat do interiéru přiro-



U řídicí konzole je patrná snaha o maximální zjednodušení. Vše zastane dvojice multifunkčních displejů.



Do zadní části se vejde jak garáž na člun, tak malá kajuta pro skippera, která bude ve většině případů sloužit spíše jako úložný prostor.



Sofistikované řešení dveří a oken umožňuje propojit vnitřní i vnější prostor.

zené světlo. Trup si zachovává svůj ikonický design a je ozdoben leštěnými detaily z nerezové oceli. Zákazníci si mohou vybrat barvu trupu na míru, což jim umožní vytvořit Sunseeker, který bude skutečně jedinečný.

Promyšlený mechanismus dveří kokpitu umožňuje chytře propojit venkovní a vnitřní prostor. EVO v názvu naznačuje smělý designový směr a nabízí zcela nový styl interiéru, nábytku, textury po-

vrchů i nové materiály. Predator 60 EVO nabízí sofistikovaný, moderní promyšlený sportovní hravý styl.

Krásně úměrná a ergonomicky navržená řídicí konzole je součástí širšího zaměření na technologii, kterou bude Sunseeker používat u všech svých nových modelů. Nejnovější dotykový displej Simrad zvyšuje zážitek z plavby díky zjednodušenému a intuitivnímu uživatelskému rozhraní, které umožňuje



První focení na vodě probíhalo v Miami na Floridě.



- NAFUKOVACÍ ČLUNY
- AUTORIZOVANÝ SERVIS
- ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ



VÝHRADNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR

+420 491 474 045

obchod@marine.cz

servis@marine.cz

www.marine.cz



Půdorysu lodě dominují opalovací lehátka a otevírací střecha maximální možné velikosti.

integrované ovládání všech základních systémů. Pod palubou je k dispozici šest lůžek ve třech kajutách. I obytný prostor kopíruje sofistikované zařízení a design použitý na hlavní palubě. Majitelská kajuta je umístěna uprostřed lodi a designéři se zde zaměřili na textury povrchů, zajímavé tkaniny a velkou roli zde hraje světlo. Kromě prostoru pro majitele a hosty nechybí plně vybavená kajuta pro kapitána s jedním lůžkem a standardní garáž na Williams 325 Jet. Pro spuštění člunu na vodu i pro potěšení posádky je možné hydraulicky spustit koupací plošinu pod vodu.

těna uprostřed lodi a designéři se zde zaměřili na textury povrchů, zajímavé tkaniny a velkou roli zde hraje světlo. Kromě prostoru pro majitele a hosty nechybí plně vybavená kajuta pro kapitána s jedním lůžkem a standardní garáž na Williams 325 Jet. Pro spuštění člunu na vodu i pro potěšení posádky je možné hydraulicky spustit koupací plošinu pod vodu.



Řada ovladačů se dostala na střed multifunkčního volantu.



Nové barvy a materiály v interiéru charakterizují nový kurz v designu lodí Sunseeker.

Predator 60 EVO rozhodně neobětuje novému stylu a designu výkon a jízdní vlastnosti. K dispozici je několik systémů pohonu a motorů včetně nových motorů Volvo Penta D13-1000 s přímým náhonem. Je tak možné dosahovat maximální rychlosti až 34 uzlů.

Text Daniel Guryča

Foto Sunseeker



TECHNICKÉ ÚDAJE

Predator 60 EVO

Celková délka	18,24 m
Celková šířka	4,7 m
Dojezd	220 Nm
Ponor	1,3 m
Hmotnost	27 900 kg
Objem nádrží na vodu	600 l
Objem palivových nádrží	2 200 l
Pohonné jednotky	Twin Volvo Penta D13 900 Twin Volvo Penta D13 1000 Twin Volvo Penta IPS 950
Pohon	Přímý náhon nebo IPS
Max. počet osob	12
Počet lůžek	6 + 1

www.sunseeker.com
www.bychlyacht.cz



Vodní „ulice“ v Miami vytvořily pro focení nového Predatora zajímavou kulisu.

JEDINÁ PERGOLA, KTERÁ SE VÁM PŘIZPŮSOBÍ

Výroba na míru s přesností na jeden centimetr.
Možnost integrace stínících prvků a LED osvětlení.
Regulace pronikajícího tepla díky střešním lamelám
s možností rozdělení do více sekcí.

www.artosi.cz



Jan J. 68

"Spoléhám se
vždy na to nejlepší
– ARTOSI."

VÝZVA PŘIJATA

Tornado 6m ZERO-E



Dánská loděnice Tornado Boats International zareagovala na výzvu světové jachtařské organizace World Sailing a realizovala projekt nového, klimaticky neutrálního trenérského člunu pro jachtkluby s poněkud krkolomným označením Tornado 6m ZERO-E. Jedná se o šestimetrový nafukovací člun s laminátovým dnem, který je poháněn přívěsným elektromotorem Torqeedo Deep Blue 50R. Jako zdroj energie slouží baterie s kapacitou 40 kWh Deep Blue používaná ve vozech BMW i3.

Sailing provedla, naznačuje, že sníží svou uhlíkovou stopu o 30 % jednoduše změnou přívěsných motorů na alternativní pohonné systémy.

Tento typ člunů využívají prakticky všichni trenéři jachtingu, od olympijských tříd až po místní lodní třídy pro mládež.

Lars Hjorth, vášnivý námořník a majitel firmy na výrobu nafukovacích člunů Tornado Boats International, se rozhodl tuto výzvu přijmout.

Nafukovací čluny s laminátovým dnem se staly populární pro trénink jachtařů na počátku 90. let, protože jejich nafukovací válce fungují jako fendry, což umožňuje trenérům v průběhu tréninku těsně připlouvat k lodím, aniž by riskovali poškození. Nyní tento typ člunů využívají prakticky všichni trenéři jachtingu, od olympijských tříd až po místní lodní třídy pro mládež. Společně s oficiálními loděmi pro organizátory závodů se tak jachtařské kluby staly významným trhem pro výrobce nafukovacích člunů a Tornado Boats International není výjimkou.



Konstrukce vycházela ze člunu, který loděnice již vyráběla pro standardní závěsný motor.

Organizace World Sailing, řídicí orgán světového jachtingu, formulovala výzvu „posunout hranice nízkouhlíkových inovací pro podpurné lodě na mezinárodních akcích“. Výzva 2024 stanovila dva cíle. První byl snížit počet člunů se spalovacími motory během jachtařských soutěží na olympijských hrách do roku 2024 na polovinu a druhý odstranit ze světových soutěží oficiální lodě poháněné fosilními palivy do roku 2025. Výzkum, který World





Použití elektromotoru a především akumulátorů ve dně výrazně snížilo těžiště.

„Začal jsem se zabývat stavbou elektrického trenérského člunu asi před třemi lety, ale bál jsem se, že cena bude pro trh příliš vysoká,” říká Lars Hjorth. „Nyní věřím, že je trh připraven, částečně kvůli automobilovému průmyslu a částečně kvůli výzvě World Sailing's Challenge 2024.”

Lars Hjorth vidí řadu výhod pro elektrické čluny právě u jachtingu: „Plachtění je čistý sport, pohon lodí zajišťuje výhradně vítr a má tak minimální dopad na životní prostředí. Elektrický pohon umožňuje trenérům chovat se stejně šetrně k životnímu prostředí jako sportovci, kterým se na vodě věnují. Mohlo by to také otevřít příležitosti k dalšímu využití člunů s elektrickým pohonem na jezerech



Pro řidiče se ovládání motoru nemění, jen není potřeba použít takovou sílu jako u řazení pomocí bowdenů.

a vodních cestách, kde je omezeno používání fosilních paliv.”

Loděnice Tornado Boats radikálně upravila šestimetrový člun tak, aby se do něj vešla vysokokapacitní baterie Deep Blue, zabudovala do trupu zároveň systém odpružení a vyrobila vlastní kryt baterie, který má integrované sedačky, prostor pro chladicí soustavu a řídicí jednotku celého systému.

„Šestimetrová loď je velmi kompaktní a relativně úzká a prostor na palubě je omezený. Museli jsme použít spoustu triků, abychom minimalizovali místo, které baterie a její části na palubě zaberou,” řekl Lars Hjorth. „Pocit z jízdy bych přirovnal k plavbě s benzinovým



Při jízdě ve skluzu ujede člun 25 Nm, při výtlačné plavbě je to až dvakrát více.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Tornado 6m ZERO-E

Celková délka	5,95 m
Celková šířka	2,29 m
Vnitřní délka	4,35 m
Vnitřní šířka	1,35 m
Průměr válce	0,52 m
Kapacita baterie lithium-iontová (BMW)	40 kWh
Hmotnost	950 kg
Užitečné zatížení	650 kg/8 osob
Maximální hmotnost plně naloženého člunu	1 600 kg
Sedadla	2x žokejová sedadla
Elektrický přívěsný motor	1x Torqeedo 50 kW (80 k)
Maximální rychlost (1 osoba, stav moře 2)	30 uzlů
Maximální rychlost (plně užitečné zatížení, stav moře 2)	24
Dosah při jízdě ve skluzu	25 Nm
Dosah při výtlačné plavbě	50 Nm
Oblast plavby	C

www.torqeedo.com
www.tornadoboats.com

přívěsným motorem o výkonu 70 koní. Naším cílem bylo postavit člun, který funguje normálně a posádka se nebude cítit omezena

Museli jsme použít spoustu triků, abychom minimalizovali prostor, který baterie a její části na palubě zaberou.

pohonným systémem, kterým je v tomto případě elektrická energie. Dotažením tohoto projektu ale naše spolupráce s Torqeedo nekončí. Právě jsme odstartovali vývojové práce na člunu, který bude poháněn elektromotorem o výkonu 10 kW. Na řadu jezer to bude výkon dostatečný," uvedl na závěr testovacích jízd Lars Hjorth.

Závěsný elektromotor o výkonu 80 koní.



Bateriový modul pochází z BMW i3.



Text Daniel Guryča
 Foto Torqeedo



HYLAS H60

Novinka z Tchajwanu

Rovná příď, široké zrcadlo, centrální kokpit a lanoví vedené podpalubím. To jsou hlavní znaky nové osmnáctimetrové jachty Hylas H60, která představuje promyšlený kompromis mezi výkonností a pohodlím.



Rozlehlá paluba a pracoviště kapitána oddělené od odpočinkové zóny asi nejlépe charakterizují H60.

Nejnovější přírůstek v nabídce tchajwan-
ské loděnice Hylas navrhl argentinský
námořní architekt Germán Frers. V jeho
konstrukční kanceláři vznikla například slavná
lod' Flyer II. Posádka holandského jachtaře Con-
nyho van Rietschotena s ní v roce 1982 vyhrála
prestižní závod kolem světa Whitbread Round
the World, dnešní The Ocean Race. Bohužel už
zesnulý Conny van Rietschoten byl mimochod-
em jediný kapitán, který v historii náročné re-
gaty dokázal zvítězit dvakrát.

Na osmnáctimetrové jachtě s centrálním kokpi-
tem Hylas H60 jsou závodní kořeny znát. Za jejich
skoro 170 čtverečních metrů plachet by se ne-
musela stydět ani o dva nebo tři metry delší lod'.
Oplachtění se dá asi nejlépe popsat jako kutr.

Má dvě kosatky. Spodní lem přední z nich dosahuje až za stěžeň, takže se o ní dá mluvit jako o geně. Je však delší jen o pět procent. Zjevně je to kvůli pohodlí posádky. Čím je spodní lem kosatky delší, tím větší je pravděpodobnost, že se během obratu někde zasekne.

V silném větru je možné místo geny rozbalit kratší a menší bouřkovou kosatku. Krátký integrovaný čelen lodě se dá použít k vytažení asymetrického spinakru. Hylas H60 má refování do stěžeň. Znamená to hlavní plachtu bez spír. Klasické refování výrobce nenabízí, alespoň zatím ne. Zjevně měl v úmyslu co nejvíc zjednodušit ovládání lodě. Jachta je sice velká, většinu času ji ale zvládnou dva lidé.

Drobná vylepšení

Hylas H60 má spoustu vylepšení, která usnadňují posádce práci. „Všechna lana, která vedou ze stěžeň do kokpitu, jsou ukryta v tunelu pod palubou,“ prohlásil Kevin Wensley z Hylas Yachts na Youtube kanálu Sailing Doodles. V místech, kde procházejí skrz kladky, jsou v palubě poklopy. Pokud chcete lana zkontrolovat, stačí je otevřít. Zrovna toto řešení ale vzbuzuje mírnou nedůvěru. Lana se asi pod palubou nemohou zamotat. Představa, že se tak přece jen stane, však není zrovna příjemná.

Samotná paluba je pokryta teakovým dřevem. Germán Frers se snažil, aby působila jednotlým, nepřerušným dojmem a aby byl pohyb na ní co nej příjemnější. Mooringové vazáky



Nechybí okna v trupu v každé kajutě a výjimečnost jachty ukazuje integrovaný čelen.



Také v prostorném interiéru je patrná jedinečnost lodí Hylas.

se dají zacvaknout, aby nepřekážely. „Když je nepoužíváte, nechcete, aby se o ně zachytila lana a zasekla se,“ vysvětlil Wensley. Není pochyb, že je to pohodlné řešení. Má však i svoje nevýhody. Zacvakávací vazák je pohyblivá součástka, jejíž funkci může stejně dobře zastat jeden nepohyblivý kus kovu. Zkušenost říká, že pohyblivé věci se mohou rozbít spíš než nepohyblivé.

Dobrá výhled

Rolfky kosatky i hlavní plachty jsou elektrické. Na elektrický pohon jsou i vinšy v kokpitu lodě. Všechny jsou snadno dostupné od kormidelních kol. Loď je má – jak je v poslední době zvykem i u daleko menších plavidel – dvě. „Na obou kormidelních stanicích jsme zdvojili všechny systémy,“ pochlubil se Wensley. „Obě mají mapové plottery a ovládání předového manévrovacího motorku.“





Pod zadní část paluby se vejde garáž na pomocný člun i další hračky na vodu.

Další výsuvný pomocný motor pro složité přístavní manévry se dá na lodi Hylas H60 přiojednat i na zád. Jachta se tak může během přistávání a opouštění mariny pohybovat kterýmkoliv směrem.

Kormidelnické stanoviště se rozkládá v zadní části kokpitu. Je z něj vidět až na špičku čelenu, což není zdaleka samozřejmost. Hlavní výhoda dvojice kormidelních kol místo jednoho je dobrý výhled na plachty i před loď. Často to tak ale není. Na spoustě moderních lodí nevidí

kormidelník na špičce na kosatce. Člověk se pak nemůže ubránit dojmu, že dvě kormidelní kola postrádají smysl.

Do přední části kokpitu umístil Germán Frers sezení s polstrovanými sedačkami a rozkládacím stolem. Úplně na zádi se v podpalubí ukrývá hangár pro malý člun. Dostanete se do něj poklopem umístěným mezi kormidelními koly. Vzhledem k rozměrům loď je poměrně prostorná. Pomocí žebříku se dá i vlézt dovnitř. Další podobný skladovací prostor má

loď na přídi. Slouží hlavně k ukládání fendrů, plachet a lan. V jeho přední stěně se dají otevřít dvířka, která umožňují kontrolu šachty s kotevním navijákem a řetězem.

Vnitřní uspořádání

Do podpalubí se vstupuje po schodech v přední části kokpitu. Hylas zatím nabízí dvě možnosti vnitřního uspořádání loď. Plochu na zádi může zabírat buď jedna větší kajuta, nebo dvě menší. V prvním případě stojí v kabině jedno velké dvojlůžko. Ve druhém jsou v každé z menších kajut



V majitelské verzi s jednou kajutou vzadu najdeme komfort, který je obvyklý spíše u motorových jachet.



Na vedení kotevního řetězu je vidět, jak se loděnice Hylas věnuje každému detailu.



Komfortní je i vybavení koupelen.

dvě samostatná lůžka. Ve verzi s velkou záďovou kajutou mají její obyvatelé samostatný přístup do koupelny na levoboku. V případě varianty se dvěma kajutami zůstává koupelna na stejném místě. Vstupuje se do ní však dveřmi, které vedou z prostoru vyhrazeného pro navigační stůl a pracoviště kapitána.

Na pravoboku se rozkládá kuchyně s veškerým standardním i nadstandardním vybavením, včetně dvou lednic a mrazáku.

O kus dál vpředu je pak klasická jídelna. Loď je široká přes pět metrů. Do salonu se proto vešel jak levoboční jídelní stůl s polstrovaným sezením, tak oddělená pravoboční pohovka. Pokud postoupíte ještě víc dopředu, čeká na vás menší levoboční kajuta se dvěma postelemi nad sebou. Naproti ní se našlo místo pro druhou koupelnu. Úplně vpředu je další velká kajuta s dvojlůžkem.

Netradiční zpracování

Interiér loď navrhlo italské studio Hot Labs. Model H60 tak proti jiným jachtám od Hylasu působí moderněji. „Dali jsme jim v podstatě volnou ruku,“ prohlásil Wensley. „Přiznávám, že když jsem poprvé viděl náčrty, měl jsem trochu obavy. Myslel jsem si, že vypadají moc odlišně od našich ostatních lodí.“ Nakonec byl ale s výsledkem spokojený. „Ze všeho, čeho se dotknete, úplně vyzařuje kvalita,“ pochválil italské designéry. Zákazník má na výběr ze tří nebo čtyř kombinací druhů dřeva, provedení políček a tak podobně.

Shrnuto: Hylas H60 je jachta, se kterou si bez obav můžete troufnout na opravdu dlouhou plavbu, třeba i kolem světa. Zároveň se však snaží splňovat také nároky víkendových jachtařů, kteří hledají hlavně pohodlí. Plán oplachtění je jednoduchý. Loď je dobře ovladatelná i s minimální posádkou. „Její celkový styl je nadčasový,“ prohlásil Germán Frers na webu sail-world.com. „Očekáváme, že bude mít na trhu dlouhý a úspěšný život.“

Text Radek John

Foto Hylas

Inzerce



FOUNTAIN PAJOT
SAILING CATAMARANS



Astréa 42



OFICIÁLNÍ DEALER



BENETEAU



FOUNTAIN PAJOT

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



BEMEX BOOT s.r.o.

Unhošťská 2752, 27201 Kladno

mobil prodej lodí: +420 602 333 636

mobil charter, kurzy: +420 724 041 592

e-mail: office@bemexboot.cz

www.bemex.cz



TECHNICKÉ ÚDAJE

Hylas H60

Celková délka	18,05 m
Délka ve vodoryse	16,74 m
Šířka	5,26 m
Ponor	2 nebo 2,7 m
Hmotnost	29 600 kg
Motor	Volvo D3 150 HP
Objem nádrží na naftu	1 400 l
Objem nádrží na vodu	1 480 l
Plocha plachet	188 m²

www.hylasyachts.com

BAVARIA C42

Čtvrté překvapení z Giebelstadtu

Kdo poprvé viděl před pár lety nový cruiser C57 známé německé firmy Bavaria, nevěřil svým očím. Od předchozích lodí „šedé“ řady s bednovitými trupy to byl obrat o sto osmdesát stupňů, a ve stejném převratném stylu následovaly cruisery C50, C45 a nyní C42. Není to však návrat k dřívější „modré“ řadě, která vyvažovala plavební vlastnosti důrazem na komfort a na co nejjednodušší ovládání, jak se u lodí pro charter předpokládá, ale ambiciózní krok vpřed k plavidlům sportovního střihu, jež se stejně tak jako pro charter hodí pro regatu.



Poprve jsem měl možnost se seznámit s námořní plachetnicí Bavaria v létě 1979 v Marstrandu. Byl to velký, asi 14 m dlouhý cruiser, jehož posádku tvořily dva postarší manželské páry, kterým nadělala vrásky na čele sedmičková vichřice a kteří jako my čekali, až Kattegatem prošumí. Náš Mušketyr o délce necelých 7 m vyhlížel vedle Bavarie jako bednička od tvarůžků, hodně malá bednička, přestože produkty této loděnice zdaleka nebyly vrcholem luxusu, avšak velmi solidní vizitkou západoněmeckého hospodářského zázraku. Trendu plavidel „vyšší střední třídy“ se firma Bavaria přidržovala až do 90. let, kdy se rozhodla obsadit rychle se rozvíjející segment trhu s loděmi pro charterové firmy. Její cruisery se střizlivými tvary a modrým proužkem na bocích palubní nástavby byly a stále jsou k vidění u mola každé charterové firmy především v Chorvatsku, ale také jinde ve světě. Výrobní kvalita těchto lodí byla na solidní úrovni, plavební vlastnosti však kolísaly – od povedené „šestačtyřicítky“, s níž autor tohoto článku prošel několik šestkových až osmičkových vichřic v Severním moři a v Lamanšském průlivu, až ke špatně ovladatelné „šestatřicítce“, která při pětce vyžadovala refovat, neboť jinak se neovlada-

telně stáčela do návětrí, o nutnosti zavírat všechny dnové ventily ani nemluvě, poněvadž jinak jste si jedním takovým nežádoucím vyostřením vyplavili salon.

Zhruba v první dekádě nového tisíciletí přišla Bavaria s novou řadou cruiserů, vyznačujících se objemnými trupy a novým logem v podobě šedého pruhu na bocích, který měl neforemný trup opticky snížit. Bavaria se evidentně pokusila nabídnout charterovým firmám řadu plavidel s co největším obytným prostorem, kde plavební vlastnosti byly až na druhém místě. Když jsem někdy po roce 2010 poprvé Bavarii této „šedé“ řady zaregistroval, docela jsem se zděsil, protože v těchto lodích nebyla ani špetka elegance. Kvůli palubě vysoko nad vodou se s nimi také problémově manévrovalo; byl jsem svědkem, jak se posádka takové „bedny“ pokoušela asi hodinu zachytit kotevní bóji, aby to nakonec po ztrátě lodního háku vzdala.

O to větší překvapení pro každého, kdo sleduje výrobu firmy Bavaria, znamenalo seznámení se s cruisery nové řady C. Tyhle lodě totiž vypadají úplně jinak než všechno, co doposud tento největší německý výrobce námořních plachetnic nabízel.



Shora je dobře patrný půdorys lodě, která je v úrovni paluby od středu až na zád stejně široká.



Široká zád a nízká stavba charakterizují nejnovější model loděnice Bavaria Yachts.

Nový cruiser Bavaria C42

Nový cruiser Bavaria C42 sleduje design svých větších sester C57, C50 a C45 a snad je střížen ještě sportovněji. Pod designem je opět podepsáno italské návrhářské studio Cossutti Yacht Design, jež teprve v roce 2008 založili Maurizio Cossutti a Alessandro Ganz, ale záhy si vydobylo reputaci převážně návrhy racerů. S firmou Bavaria spolupracuje od roku 2017,

kdy předložilo projekt cruiseru C57 a během následujících let vedla plodná spolupráce již ke čtyřem lodím nové řady, značené jednoduše písmenem „C“.

Kdybychom chtěli co nejstručněji charakterizovat linie trupu nového cruiseru, dají se vyjádřit slovním spojením „k široké ploché zádi také rozšiřující se příd“.

Outorová hrana a „V“ příd

K novým tvarovým prvkům v konstrukci cruiseru Bavaria C42 se ve firemním interview vyjádřili hlavní projektant Maurizio Cossutti a vedoucí výroby Pascal Kuhn.

Maurizio Cossutti: „Outorové hrany zvyšují stabilitu při plachtění v úhlu náklonu od 15 do 20 stupňů. Když konstruuje podponorovou část trupu, můžete využít dynamický efekt utorové hrany pro rychlejší obtékání trupu. U závodních jachet se dá tento jev využít snadno, neboť těmto lodím je vlastní vyšší rychlost. U cestovních jachet, které plachtí pomaleji, je kritické umístění zlomu, protože se snadno můžete dopracovat negativního působení.“

Pascal Kuhn: „Lodě s utorovými hranami vyhlížejí velmi moderně a hrany ozvláštňují design. Samozřejmě těmi hlavními argumenty pro jejich uplatnění je větší stabilita při plachtění proti větru, větší rychlost při plných kurzech a snadnější kormidlování, což je obzvláště významné u cruiseru C42 s délkou trupu 11,98 m. A utorové hrany určitě poskytují více místa v kokpitu a v záďových kajutách. Například u C42 jsme mohli prostor navíc plně využít pro záďová dvojlůžka, která si po celé délce udržují šířku 160 cm.“

K přídi „V“ Maurizio Cossutti řekl: „Moderní námořní plachetnice mají často velmi širokou záď, takže značná část výtlačku se nachází vzadu. Když se pak za silnějšího větru loď nakloní, přestává být trup vyvážený, záď se více vynořuje z vody, kdežto příď se do ní naopak boří, a výsledkem je rostoucí tlak na kormidlo. Příď „V“ s větším výtlačkem pak tento efekt kompenzuje a loď se snáze kormidluje. Je však důležité zachovat úzkou příď na vodoryse, aby příliš nezakopávala o vlny, když loď pluje ve vzpřímené poloze.“

Pascal Kuhn: „Je až překvapující, kolik prostoru jsme rozšiřující se přídí získali pro přední kajutu. Mohli jsme do ní vbudovat obdélníkové dvojlůžko o šířce 180 a délce 230 cm. A to vše při dodržení maximální stejné výšky v celé kajutě a navíc se získáním větších úložných míst.“



Z tohoto pohledu jsou dobře vidět svislé spíry na plachtě Elvström s triradiálním stříhem, které lze objednat za příplatek. Tyto plachty mají výrazně vyšší výkon a smazávají rozdíl mezi klasickou plachtou a plachtou rolovanou do stěžně.

Půdorys je natolik extrémní, že největší šířky trup dociluje v zrcadle, které je de facto otevřené a zavírá se až po zvednutí koupací plošiny. Kromě hydrodynamických výhod s důrazem na rychlost poskytuje tato koncepce výjimečně prostorný kokpit, kde i mezi dvěma kormidelními koly z černého laminátu je až marnotratně široký průchod. Nicméně ani s tímto se návrháři studia Cossutti Yacht Design nespokojili a opatřili trup v zadní části utorovou hranou, aby získali ještě více prostoru pro záďové kajuty a vylepšili plavební charakteristiky nového

cruiseru. V každém boku jsou vsazena tři obdélníková okna, která podstatně zvyšují přirozené osvětlení interiéru, a před příď přechází čelen laminátový vidlicový čelen, což napovídá, že loď disponuje přídavnými plachtami na plné kurzy. Tento čelen též slouží jako kotevní držák a zakrývá ne příliš elegantní zaoblený klounovec příď. Ten vypadá v horní části jako sloní čelo, ale jednak účelně rozšiřuje na výši paluby příď, a tudíž i prostor přední kajuty, jednak potlačuje návětrnost lodě při náklonu. Co novému cruiseru naopak přidává na švih, je nízká a plochá

nástavba, jejíž boky prakticky po celé délce tvoří kouřové sklo, do něhož jsou vsazeny menší rámy s otevíracími okénky. Po tomto popisu snad ani nepřekvapí, že Bavaria C42 má velmi ploché dno, což je opět typické pro racery, pod nímž je zavěšen ploutvový kýl, buď hluboký, nebo v nízkém patkovém provedení s vřetenem. Je litinový a v hluboké verzi váží 2 700 kg, to při celkové hmotnosti lodě 9 600 kg zajišťuje dostatečný stabilizační moment. A samozřejmě kormidelní list má eliptickou, hydrodynamicky vysoce účinnou plochu.



V interiéru jsou patrné ostřejší hrany, celkově ale nabízí vše, na co jsme u Bavaria Yachts zvyklí.



Stůl v salonu se dá nejen rozložit, ale také spustit dolů a vytvořit další lůžko.



Výkon na plachty zvyšuje použití genakru.

Palubní uspořádání a výbava

Bavaria dodává tak jako ostatní výrobci lodí buď s teakovou palubou, nebo v poněkud nudném laminátu. Na přídi stojí za pozornost kolejnice před stěžněm pro otěžový vozík samopřehazovací kosatky. Celkově působí paluba střídme, k čemuž přispívají skromné vinšy v minimálním počtu, dvě po stranách hlavní lukny pro výtahy a dvě po stranách kokpitu pro otěže čelních plachet.

Poměrně širokými palubními ochozy se dá přejít do extrémně prostorného kokpitu se dvěma kormidelními stanovišti. Každé je vybaveno kormidelním kolem z černého laminátu, půlkulovým kompasem a dvěma až třemi displeji sdružených

navigačních přístrojů. Stanoviště na pravoboku je hlavní, přístrojové vybavení je o jeden displej bohatší, je zde ovládací panel příčného příďového pohonu a kormidelník má u pravé nohy ovládací páku pomocného motoru. Displej navigačního počítače je umístěn v zadním čele skládacího kokpitového stolu a teoreticky by na něj mělo být vidět od obou kormidelních kol. Podle současného trendu se v kokpitu nešetří s čalouněním, dají se jím vyložit jak kokpitové lavičky, tak rohová sedátka v zadním koši, a to včetně opěradel. Při plných kurzech zde může být opravdu příjemné posezení s dokonalým požitkem z plavby. Častým nedostatkem charterových lodí je malý kokpitový stůl, k němuž se za teplého jadranského večera

celá posádka nevejde. U nového cruiseru Bavaria C42 tento problém odpadá, kokpitový stůl má tak velká sklopná křídla, že šest lidí tady bude mít místa víc než dost.

Rozmístění vinšů a stoperů napovídá, že výtahy a další ovládací lana jsou vedena po palubě a nikoli skrytě v tunelech. Nevidím v tom žádnou závadu, námořní plachetnice je od toho, aby po její palubě vedla lana. Lod' je vybavena „německým“ otěžovým systémem, tj. dvěma nezávislými kladkostroji vedoucími od společného závěsu na ráhne k bokům nástavby. Jednoduchou manipulací s oběma kladkostroji se dá docílit téhož výsledku jako nastavením otěžového vozíku na kolejnici a stačí krátká praxe, aby si člověk na tuto změnu zvykl.

Oplachtění

Drtivá většina námořních plachetnic, určených především k charteru, je vystrojena jako šalupa, tedy s hlavní plachtou a s kosatkou. Bavaria C42 není výjimkou, ale je zde malé překvapení. Kromě tradičního oplachtění s univerzální genou se může zákazník rozhodnout pro účinnější uspořádání s větším výběrem specializovaných čelních plachet, jako je genakr nebo code zero. V takovém případě bude volit samopřehazovací kosatku (patří ke standardnímu vybavení), která při křižování nevyžaduje žádnou manipulaci, žádné pracné přetahování při obratu a ještě pracnější dotahování závětrné otěže. Komu až tak nezáleží na sportovním využití a nevadí mu pomalejší plavba na plných kurzech, zůstane u kosatky, ti ambicióznější se však mohou bavit s genakrem nebo s plachtou code zero. Plocha hlavní plachty činí 54 m² a geny 47 m², code zero má pak výměru 85 m² a genakr 140 m². Stěžen se dvěma sálingy se dá trimovat na všech kurzech, neboť zadní stěh je opatřen napínačem, a to již v základní verzi.

Firma Bavaria v novém cruiseru C42 přináší lod' s velkým rozsahem využití podle temperamentu posádky – od pomalejší turistické plavby s minimem námahy až k plnému výkonnostnímu jachtingu. Na fotografiích je Bavaria C42 s celospirovou plachtou se svislými spírami s tri-radiálním střihem navíjenou do stěžně. Výrobce nabízí model C42 v základu se standardním refováním, rolování do stěžně je za příplatek stejně jako lepší sada plachet.

Interiér

Do podpalubí se sestupuje po schůdcích hlavní lukny. Jejich konce jsou sympaticky ohnuty

vzhůru, takže i při větším náklonu vám poskytnou bezpečnou oporu pro nohy. Na rozdíl od předchozích lodí Bavaria se však jejich křídla lámou ostře, což předznamenává, že i interiér nového cruiseru podlehl současné módě „hranatosti“. Samozřejmě se za tím skrývá úspora nákladů – výroba stolu s hranatou obdélníkovou deskou je určitě levnější než stolu se zaoblenou deskou. Je však třeba přiznat, že výrobce v tomto případě zvolil kompromis – jídelní stůl v salonu cruiseru C42 je sice hranatý, ale má zkosené rohy.

V Düsseldorfu vystavovaná loď měla interiér provedený ve světlé dýze, takže působil velmi vzdušně a zářivě. Základem dispozice je salon, jehož uspořádání je neměnné. Vedle schůdků na levoboku se nachází kuchyň do „L“, naproti pak velká sanitární buňka, která je společná pro obě zádové kajuty (a v charterové variantě jediná na lodi). Přední část inte-

riéru může buď obsahovat pouze kajutu s dvojlůžkem, které má normální obdélníkový půdorys a počítá se spaním hlavami k přídi, nebo na úkor prostornosti (a seříznutím rohu dvojlůžka) je do přední kajuty vestavěna na pravoboku sanitární buňka se společným prostorem pro toaletu a sprchový kout, takže vznikne majitelské apartmá. Též zadní část interiéru se dá obměňovat. Ve verzi, které asi dají přednost charterové společnosti, jsou zde situovány dvě symetrické zádové kajuty se širokými dvojlůžky a s rohovými šatníky, ve verzi „majitelské“ či dálkové zabírá místo levobokní kajuty velký skladový prostor.

Pro stravování a společenský život je určena přední část salonu s rozkládacím jídelním stolem, pohovkou do „U“ na pravoboku a krátkou přímou pohovkou na levoboku. Vzhledem ke značné šířce má stůl důmyslnou rozkládací konstrukci s výsuvným



Díky trupu, který je nad vodoryskou rozšířený, je lůžko v přední kajutě opravdu rozlehlé.



Loď je možné objednat s jednou nebo se dvěma toaletami.



Inzerce

BOHEMIA MARINE

Oficiální zastoupení značek LOWRANCE, SIMRAD a B&G

LOWRANCE

SIMRAD

B&G



VŠE PRO VAŠI BEZSTAROSTNOU PLAVBU

Rybářská a lodní elektronika pro každou příležitost

Komplexní elektronické systémy a příslušenství



WWW.BOHEMIA-MARINE.CZ





krakorcem, aby levoboční křídlo skládací desky dosáhlo až k pohovce na levoboku. Stůl je upevněn na dvou masivních teleskopických nohách z leštěného nerez, které umožňují složenou stolní desku spustit na úroveň pravoboční pohovky a vytvořit přidavnou spací plochu.

Změnou je pak umístění navigačního pracoviště. Vzhledem k elektronickým pomůckám není grafická práce s papírovou mapou jedinou možností jak navigovat, takže pracoviště navigátora může být omezenější. U cruiseru C42 se nachází v levobočním předním koutě salonu a nemá vlastní sedačku. Navigátor sedí u pořád dost velkého navigačního stolu na okraji pohovky, což při náklonu nemusí být pohodlné, sedí však ve směru plavby a stůl je osvětlen přímým denním světlem z prostředního okna v boku trupu. V průčelí stolu se nachází hlavní displej navigačního počítače, na stěně nad ním vlevo pak rozvodný panel s jističi a přepínači. Hlavní informační panel, na němž může posádka monitorovat stav lodních systémů (napětí baterií, stav vody a pohonných hmot) je však vbudován do stěny nad zadním koncem levoboční pohovky, blíže ke kuchyňskému koutu. Ten je vybaven tříhořákovým sporákem a dosti nezvykle chladničkou se „suchozemským“ čelním otvíráním. Nicméně v pravém rohu kuchyňského pracovního stolu je připraven šachtový prostor pro eventuální vestavbu mrazničky. Po vyklopení vstupních schůdků vzhůru s odlehčením pneumatickými vzpěrami se otevře pohled do motorového pro-

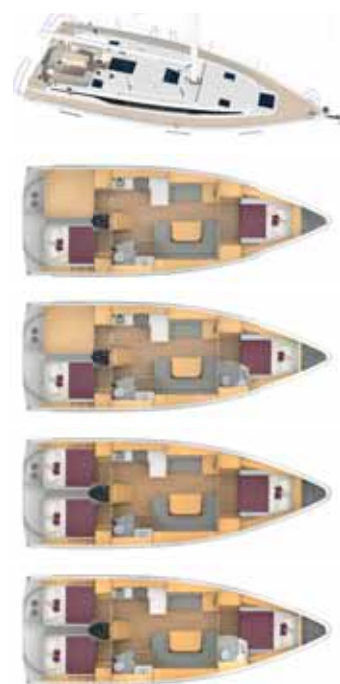
storu, kde u vystavované lodě byl osazen motor Yanmar. Standardně se cruiser dodává s 40HP motorem, alternativně se silnějším o výkonu 57 HP.

Kajuty jsou opravdu nebyvale prostorné s impozantními rozměry dvojlůžek, všechny disponují přirozeným denním osvětlením, a tudíž nabízejí za plavby výhled na moře. Ve standardním uspořádání má loď pouze jednu sanitární buňku, což pro charter není to nejlepší řešení. Konstrukteři se to pokusili vykompenzovat její prostorností a rozdělením na dvě části – na vlastní toaletu s WC a umyvadlem a na sprchový kout. Soukromí uživatelé dají zřejmě přednost verzi s majitelským apartmá v přídi, které má svou toaletu.

Na závěr zůstává otázka, proč se firma Bavaria rozhodla k tak náhlé a nekompromisní změně. Člověk asi neprohádá, když to přičtete nové domácí konkurenci. Před sjednocením Německa existoval v zemi jen jeden další výrobce, který stál za zmínku – a sice loděnice Dehler. Ta však nebyla pro cruisery Bavaria konkurencí, neboť se hlavně věnovala produkci menších plachetnic, které bylo možné přepravovat za autem. Po sjednocení země se však situace změnila, do bývalé východoněmecké státní loděnice VEB Yachtwerft Greifswald investovala západoněmecká finanční skupina a v čele nové firmy s názvem Hanse Yachts stanuli jako výkonný předseda Jens Gerhardt a jako finanční ředitel Sven Göbel, oba špičkoví manažeři. Vznikla dravá konkurence,

která začala s Bavárií soutěžit, takže změna konstrukční filozofie se pro ni stala otázkou přežití. Nové cruisery řady „C“ jsou tedy zbraň, která má odvrátit útok Hanse Group a vydobýt Bavarii zpět ztracené pozice. Recept je z výše uvedeného popisu zřejmý – nahradit usedlý vzhled a krotké výkony moderním designem a větším sportovním vyžitím, ale s ohledem na rozumné výrobní náklady a tudíž na prodejní cenu. Základní cena 157 900 EUR za dvačtyřicetistopou loď není vůbec vysoká.

Text František Novotný
Foto Bavaria Yachts



TECHNICKÉ ÚDAJE

Bavaria C42

Celková délka s čelenem	12,9 m
Délka trupu	11,98 m
Délka ve vodoryse	11,27 m
Šířka	4,29 m
Ponor se standardním kýlem	2,1 m
Ponor s nízkým kýlem	1,7 m
Hmotnost standardního kýlu	2 698 kg
Hmotnost nízkého kýlu	3 011 kg
Hmotnost	9 678 kg
Hmotnost s nízkým kýlem	9 991 kg
Motor	40 HP/57 HP
Objem palivové nádrže	210 l
Objem nádrže na vodu	210 l
Plocha plachet	100,6 m
Výška nad hladinou	20,1 m
Oblast plavby CE	A-10/B-12
Cena	od 157 900 eur

www.kws-sport.cz

Z mariny na výlety bez námahy Elektrokoloběžky Segway-Ninebot



Segway-Ninebot



Pohodlnou jízdu na různých typech městských povrchů, od asfaltu po dlažební kostky, zajišťují devítipalcová kola odolná vůči defektu. Vedle spolehlivého motoru o výkonu 300 W má elektrokoloběžka i velmi účinný brzdový systém, poskytující jezdcům maximální bezpečí. Kromě nezaměnitelného designu překvapí série E řadou dalších schopností. Především zvládne až 20% stoupání a je odolná vůči vodě i prachu.

Pokud cestujete s dětmi, můžete je vybavit novými modely dětských elektrokoloběžek ZING E8 nebo ZING E10. Aby odolaly „ostřejšímu“ zacházení, jsou vyrobeny ze zvláště pevné hliníkové slitiny, nadto jsou vybaveny řadou účinných bezpečnostních prvků.

Vlajkovou lodí mezi výrobky společnosti Segway-Ninebot je MAX G30. Jde o robustní, lehce složitelný stroj s motorem o výkonu 350 W, silnou baterií (551 Wh), dojezdem až 65 km, koly o velikosti deseti palců, díky nimž lze jezdit i v náročnějších terénech, spolehlivými brzdami a stoupavostí až 20 %. S MAX G30 se nemusíte obávat jet na dobrodružnější výlety, poznáte tak více a vaše dovolená bude daleko zajímavější. www.segway.com



Moderní elektrokoloběžky jsou perfektním individuálním dopravním prostředkem. Mají dlouhý dojezd, jsou skladné a hodí se na rychlé a pohodlné cestování například ve městě do zaměstnání nebo na dovolené. Stále častěji nachází uplatnění jako doplňková výbava karavanů a lodí, protože nezabírají mnoho prostoru, rychle se dobíjejí a poskytují maximální jízdní komfort. Jen si to představte, přijedete do některého z míst na vaši dovolenou, zapnete elektrokoloběžku, projedete celé městečko až na vyhlídku a cestou zpět to vezmete přes místní obchod. Elektrokoloběžka vás dostane rychle a pohodlně mnohem dále, než kam byste došli pěšky. Prostě idyla.

Vyhledávanými prémiovými produkty jsou elektrokoloběžky vyráběné společností Segway-Ninebot, předním lídrem v osobní elektromobilitě. Vyznačují se neotřelým a nápaditým designem, oceňovanými jízdními vlastnostmi a kvalitním zpracováním.

V roce 2020 byly uvedeny na trh nové modely série E pod typovým označením E22E, E25E a E45E. Tyto elektrokoloběžky od firmy Segway-Ninebot byly primárně zkonstruovány pro použití ve městě. Jsou proto lehké, jednoduše složitelné a snadno se nosí. V lodi nebo karavanu vám nebudou nikdy překážet a budete je mít vždy při ruce.



Parádní jízda

BMW M235i xDrive Gran Coupé

Usednutí za volant BMW vyvolá úsměv na tváři téměř vždy. U nejmenšího a nejnovějšího modelu Gran Coupé to platí do puntíku. I když zase tak malý není. Na délku měří více než 4,5 metru. Charakter auta podtrhuje bezrámová konstrukce dveří vpředu i vzadu. Ortodoxní milovníci koncepce BMW u základních modelů s předním pohonem budou možná ohrožováni. Kdo se ale svezí vrcholnou verzí s pohonem všech kol xDrive, nemůže proti koncepci a jízdním vlastnostem namítat vůbec nic. Přitom jde vlastně o plnohodnotný sedan, který BMW dodává ve dvou benzinových a dokonce čtyřech naftových motorizacích. Od běžné produkce jej odlišují dobře patrné metalicky šedé „M“ detaily na přední masce a zadní spoiler. Jasno je potom po usednutí za volant. Skořepinové sedadla velmi dobře drží tělo řidiče a spolujezdce i v těch nejostřejších zatáčkách. To zajišťuje kromě výkonného motoru sportovní podvozek s prvky Performance Control, tedy inteligentní pohon všech kol BMW xDrive.



Pozadu nezůstává ani v technologiích, které se starají o komunikaci s řidičem a spolujezdcem. Digitální klíč přináší díky možnosti odemknout či zamknout vůz pomocí chytrého telefonu vyšší úroveň komfortu. Obrazovku chytrého telefonu je možné vidět na velkém full HD displeji auta, a tak využívat ty nejnovější aplikace třeba v navigaci nebo v přehrávání hudby. Tím nejdůležitějším ale zůstávají pozitivní emoce při jízdě, které dokáže toto auto vyvolat hned po usednutí za volant a na startování. Ozve se charakteristický chraplavý zvuk a jízda může začít.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Pohon	zážehový 4válec M TwinPower Turbo
Převodovka	osmistupňová Steptronic
Výkon/otáčky	225 (306)/ 5 000–6 250 kW (k)/1/min
Zdvihový objem	1 998 cm ³
Točivý moment	450/1 750–4 500 Nm/1/min
Maximální rychlost	250 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	4,8 s
Objem zavazadlového prostoru	430 l
Cena testované verze	od 1 244 000 Kč
Cena testovaného vozu	cca 1 500 000 Kč
www.bmw.cz	

JONES JACKET od HENRI LLOYD

Bunda, kterou právě teď potřebujete

Tento rok je nakloněn spíše „onshore“ aktivitám a možná i právě proto je JONES JACKET od společnosti HENRI LLOYD trhákem sezony. Maximální pohodu při nošení zajišťuje lehoučký dvouvrstvý materiál vyrobený s použitím technologie Eco Bionic®, který se postará o tepelný komfort během chladných letních večerů nebo poskytne dokonalou ochranu před deštivými a větrnými dny právě přicházejícího podzimu. Bunda je vyhotovena ve dvou barevných verzích. Pokud se chcete dozvědět více, navštivte kamennou provozovnu HENRI LLOYD v Bratislavě nebo internetový obchod, kde je aktuálně bunda v nabídce s 10% slevou. Když se rozhodnete pro JONES JACKET, případně jiný produkt ještě tento měsíc, použijte při nákupu slevový kód YACHT09 a dostanete navíc bonus 15 % a zboží vám bude doručeno zdarma. www.sailingwear.sk



Bronzový Adonis

Nový model Rado Captain Cook v bronzové a hi-tech keramice ztělesňuje silnou podobu mužných hodinek, ve kterých se spojilo použití osvědčených a moderních materiálů. Nápadně atraktivní vzhled modelu Captain Cook čerpal svůj původ od svěžích zelených až po zemité bronzové tóny. „Jsou to barvy přírody, jež se nikdy neomrzí. Je to vítězná kombinace, která byla navržena s ambicí nadčasovosti,“ uvádí Rado. Jeho bezchybný dojem je vytvořen zásluhou bronzového pouzdra, hranatého safírového skla, bronzovou lunetou s výplní z hi-tech keramiky a titanovým zadním dýnkem se safírovým sklem. Dodává se ve třech barevných odstínech a kožený řemínek vždy dotváří dokonalý výsledek.

Model Captain Cook je poháněn vysoce kvalitním strojkem švýcarské výroby – ETA C07 s dvaceti pěti kameny a s rezervou chodu až 80 hodin. Výrobce dále uvádí vodotěsnost do 300 metrů. Ručky jsou zlatě barvené se svítícím povrchem Super-LumiNova. Rozměry jsou 42 x 48,6 x 12,5 mm a doporučená cena 65 900 Kč. www.dusak.cz

Na palubu se skvělým zvukem

Bezdrátový reproduktor Sony SRS-XB33

Spolehlivý společník, se kterým je možné poslouchat kvalitní hudbu, a zároveň výborně poslouží i na každé párty a to nejen na lodní palubě. Díky funkci EXTRA BASS™ ukáže, jak mají basy skutečně znít.



Přenosný Bluetooth reproduktor SRS-XB33 má výkonu na rozdávání. Speciálně tvarované reproduktory X-Balanced Speaker Unit poskytují dokonalé podání zvuku, a to až po dobu 24 hodin. A pokud si chcete užít festivalovou atmosféru, stačí přepnout na režim „živý zvuk“, který vám pomůže rozprout večírek jedinečným zážitkem prostorového zvuku. Reproduktor můžete také spárovat s jakýmkoliv chytrým zařízením s operačním systémem Android či iOS a skrze aplikace Sony Music Center a Fiestable přepínat skladby a měnit osvětlení či režimy zvuku. SRS-XB33 přináší vysoce kvalitní zvukový zážitek za jakýchkoliv podmínek – prach, ořesky ani stříkající voda mu nečiní sebemenší problém, takže ho můžete bez obav nosit všude s sebou. Odolá dokonce i slané vodě, proto se nemusíte bát ani při výletech na moře. Navíc disponuje skutečně snadným ovládáním, které bylo navrženo především pro příjemné a praktické použití pro hudbu bez komplikací. Více naleznete na www.sony.cz.





Přeplavba Pacifiku s dlouhým koncem – 2. část

Na ostrov Eiao jsme dorazili jako poslední z trojice. Jednoduše nám to nejelo tak rychle. Přejezd z Nuku Hivy trval jen asi 12 hodin. V zálivu, kam jsme před setměním přijeli, kotvily už dvě lodě. Kapitán luxusního katamaranu se po počáteční nedůvěře svěřil s tím, že týden kotvil na Nuku Hivě v karanténě, podle nařízení. Ale že situace tam je víc než mizerná.

Sedmdesát lodí zůstává v malém zálivu na kotvách, nikdo nesmí opustit loď, ani skočit do vody se zchladit. Posádky některých plachetnic údajně udávaly ty, kteří zákaz koupání porušili. Nevzdržel to a v noci navzdory zákazu ujel. Nezastavil, ani když ho k tomu vyzývala gendarmerie z pronásledujícího člunu. Druhá jachta NIAOULI s výrazně

starší posádkou měla podobnou zkušenost. Co jsme se dozvěděli, bylo dost na to, abychom my i posádky dalších dvou lodí zpátky na Nuku Hivu, ani na Tahiti nespěchali. Stali jsme se piráty obcházejícími zákon a riskujícími pokutu několik tisíc eur výměnou za naši svobodu. Nebylo nikoho, kdo by nás mohl nakazit nebo koho bychom mohli nakazit my. Byli jsme v ka-

ranténě, ve které nám nikdo nic nezakazoval ani nepřikazoval. Zodpovědní sami za sebe.

Už jsem toho nacestoval myslím dost. Nepamatuju si, že by se mi někdy nějak stýskalo po domově. Spíš naopak. Vždycky bych si cestu ještě o týden nebo dva prodloužil. Do-
stat se do situace, kdy nevím, co bude zítra,

protože všechno se může změnit z hodiny na hodinu s tím, že nemám šanci odletět do Evropy dřív než za dva, tři měsíce, to mě dostalo do úplně odlišné rozpoložení, než jsem doposud zažíval. K tomu jsem byl na cizí lodi, kde byly úplně jiné priority než můj návrat do Čech. A zatím se začaly dít věci doma. Moje slečna Míša kontaktovala ambasádu a ta oficiální místa na Tahiti. Dvě poslední letadla do Evropy měla naplánované odlety během následujícího týdne. Doma bylo asi těžko pochopitelné, že nemám, jak se dostat ani na Tahiti, ani na Nový Zéland, ani nikam jinam. Byl jsem tak trochu v pasti. Poslední čeští turisté se zoufale pokoušeli opustit Papeete tisíc kilometrů odsud. Pochopil jsem, že do teď jsem byl na výletě. Dál se dalo čekat dobrodružství, jehož konec snad bude někdy na jaře v Kostelci. Do té doby by bylo dobré zůstat v pořádku. Protože do těchto končin a v tuhle dobu nikdo žádnou záchrannou akci nezorganizuje.



Po několika společných dnech na ostrově jsme se sešly, všechny posádky, na lodi Mamarosa. Každá posádka připravila malé pohoštění a byl z toho výborný večírek.

První dva dny to vypadalo, že se dlouho nezdržíme. Vystupování na břeh po skalnatém útesu, na který narážel příboj, bylo nejen pro matku s děckem trochu stresujícím zážitkem. Člověk si ale zvykne na všechno, takže vylézání na břeh nebyl po několika dnech žádný velký problém. Navíc během několika společných obědů v chýši vznikla z posádek lodí v zálivu fungující komunita a té mé posádce se tam taky zalíbilo.

Seznamování jsme začali opékáním kozy, kterou jsme dostali od farmáře Cloda. Naložená, uvařená a pak krátce opečená chutnala výborně. Kromě kozy a zeleniny jsme od Cloda dostali ještě tip, že je na ostrově malý sad citronů, asi dvacet kokosových palm a jeden pomerančovník. Ukázalo se, že kromě kokosů nebylo tak snadné ovoce najít. Objevit citrony trvalo skoro týden a pomeranče týdnů dva.

Vydat se na obhlídku ostrova znamenalo zdolat nejdříve strmou, 400 metrů vysokou stěnu nad zálivem. Stezka mezi křovinami byla málo používaná a skoro nečitelná. Po prvním týdnu našeho objevování už to byl solidní chodník. Roští končilo nahoře na hraně útesu, kde stěna přecházela do zvlněné náhorní plošiny pokryté oranžovou hlínou a kulatými balvany všech velikostí. Třetí den na ostrově jsme šli s Olivierem



První ráno na pláži divokého ostrova Eiao.



Romano je Francouz z Pyrenejí. Pracoval jako stavitel a tesař na volné noze. Svoji loď Mamarosa postavil sám za dva roky před domem v horách. Když byla hotová, zavřel ve svých 38 letech stavební firmu, pronajal dům a odjel s lodí a celou svojí rodinou na kamionu ke Středomoří. V přístavu loď posadili na vodu, a když jeřábík naléhal, aby odpluli, že musí manipulovat s další lodí, uvědomil si Romano ve svém nadšení, že neví, jak se loď řídí, ani jestli naskočí motor. Všechno dobře dopadlo a po dvou měsících u břehů jižní Francie odpluli na oceán, kde jsou teď už druhým rokem. Na fotce Romano opéká mladou kozu pro seznamovací oběd posádek lodí v zálivu.

zkusit štěstí a podívat se po ovocných stromech. Zabralo nám to celý den, ale kromě staré vojenské základny jsme nenašli nic. Vyplašili jsme několik koz, stádo ovcí a dvě černá prasátka a to bylo všechno. Náhodou jsme objevili jedno z míst, odkud získávali obyvatelé Polynésie kameny na výrobu pazourků, hrotů a podobných nástrojů. Jezdili si pro ně právě na ostrov Eiao a nástroje z tohoto kamene se nacházejí při vykopávkách všude od Markéz přes Tuamotu, Tahiti, Cookovy ostrovy, Hawaii až po Nový Zéland. Polynésané byli vynikající mořeplavci.

Napříč přes ostrov na návětrné straně jsme přišli na obrovský útes a na něm jsme objevili malý travnatý plácek. Místo na start pro naše létání na paraglidech. Dny ubíhaly jeden za druhým. Začali jsme přivykat životu na ostrově. Ráno hodina jógy v chýši na břehu, pak snídaně, a zase na břeh číst si, sbírat kokosy nebo jít na výlet. Někdy jsem pomáhal snášet po stezce ve srázu ulovenou ovci nebo kozu, někdy se připravovala oslava nějakých narozenin. Jedna z lodí v zálivu měla dobré připojení na internet a tím pádem měli i předpověď počasí. To zajímalo hlavně mě a Oliviera. Na Eiao permanentně foukal silný vítr. V dlouhodobější předpovědi se blížil interval třídního bezvětří a hezkého počasí. Johan, majitel toho luxusního katamaranu s internetem, který kotvil vedle nás, měl na palubě mimo jiné kompletní vybavení pro několik potápěčů. Pár-

krát jsem ho vzal ven ze zátoky, když se chtěl potápět pod vysokými útesy. Sledoval jsem ho během ponoru z čluhu a když se vynořil, naložil jsem ho. Usoudil, že bych to měl vidět taky, proto mě vzal jedno ráno pod vodu s sebou. Říkal jsem mu, že už jsem se jednou ve dne a jednou v noci potápěl, ale že to bylo před pětadvaceti lety, jsem si nechal pro sebe. Jestli si

dobře pamatuju, nic na tom není. Přesto jsem měl trochu obavy, abych neudělal nějakou botu. Ta se mi povedla hned na začátku, když mi nešel vypustit vzduch ze žaketu a vynořil jsem se ze tří metrů jako nafouknutá žába. Mírně nechápavě na mě zespoda koukal, ale pak už bylo všechno dobré. A tedy musím říct, že to opravdu stálo za to. Na Markézách nejsou koráli. Ostrovy jsou



Potápění s Yohanem, kapitánem katamaranu Thétys.

oproti Tahiti nebo atolům Tuamotu výrazně mladší. Dno pokrývají skály a ostré balvany. Ale těch ryb! Připadal jsem si jako v obřím akváriu. Kolem plula obrovská hejna barevných korálových ryb, z pod kamenů se zubily murény, dva kámoši tuňáci spolu propluli mezi drobnými rybkami. Opačným směrem projely dvě barakudy. Pak další hejno ryb podobných obrovským kaprům. Zpoza hranice viditelnosti se na nás připlul podívat žralok. Nějak jsme ho nezaujali, a tak zase zmizel. Scéna dokonalého ráje, kde si všechno pluje a funguje podle svých, miliony roků starých zákonů. Dvě gumové příšerky nebo covid 19 na tom nic nezmění. Další den jsme se probudili do bezvětří. To byla příležitost pro naše létání. Olivier spolupracuje s výrobcem padáku BGD. Narodil od ostatních paraglidových značek jsou BGD opravdu pestré a na fotkách vypadají skvěle. Pro Oliviera je to samozřejmě výhodná spolupráce, protože má neustálý přísun nových kluzáků, nejen singlů, ale i tandemů pro jeho byznys v Chamonix. Ušetří tak tisíce eur ročně. Na lodi měl dva prototypy na příští rok a nový tandem. Už znám Oliviera docela dlouho, tak vím, že je to opravdu zevlák. Pro sebe měl novou ultralehkou sportovní sedačku, pro mě našel svůj starý sedák. Několik let na moři se na něm bohužel dost podepsalo. Všechny hliníkové spony a přezky byly zoxidovaly, některé už chyběly. Navíc úplně chyběl záložní padák... tušit to, vezmu si z domu svoje vybavení. Padák, který jsem měl používat, byl na mě malý, byl jsem deset kilo přetížený. Prostě všechno špatně. K tomu můžu přičíst ještě půlroční pauzu kvůli zlomenému kotníku a úplně neznámý terén. Nenapadá mě, co by se dalo ještě přidat, aby bylo víc vykřičníků. Možná jen, že bylo 13. dubna... ale, záložák jsem nikdy nepotřeboval, a ostatní vykřičníky se určitě navzájem ruší, takže jsme vyrazili na kopec. Podmínky na útesu byly skoro laboratorní. Mírný vítr přímo na start, pět set metrů nad útesem se dělaly obláčky. Před námi už plachtilo několik fregatek. Neváhali jsme a během několika minut jsme byli oba ve vzduchu. Chvilí jsem si zvykal na nový stroj, ale za pět minut už jsem se cítil jako ryba ve vodě. Ostrov měl na délku asi osm kilometrů s pětisetmetrovým útesem téměř po celé délce. Na obou koncích se ostrov mírně svažoval a zhruba uprostřed byl ještě o 150 metrů vyšší. Asi dvě třetiny pobřeží pod útesem tvoří pláž z balvanů, jedna třetina délky jsou stěny až do oceánu. Tam se přistát nedá. Do jihovýchodní stěny ostrova se opíralo slunce tak, že už v deset hodin dávno fungovala termika. Stoupali jsme s fregatkami do kilometrové



Několik hodin létání nad jihovýchodním pobřežím ostrova bylo jedním z nejsilnějších zážitků celé cesty.

výšky, odkud byl vidět celý ostrov i záliv, ve kterém jsme kotvili. Přistání bylo na stejném místě jako startovačka. Travnatá plocha měla asi 10x10 metrů, kolem byl zvlněný terén, většinou oranžová hlína, na které směrem od travnatého plácku přibývalo balvanů. Třicet metrů od naší startovačky už byla země balvany úplně posetá, pro přistání i start zcela nevyhovující. Na další let jsme si museli pár dní počkat. Už foukalo trochu víc a bylo i víc termiky. Mně to vlastně vyhovovalo, měl jsem malý padák, tak se mi lépe stoupalo. Olivier nabídl v chýši létání na tandem. Přihlásil se Jean z kanadské jachty CARACTÈRE. Létal jsem kolem nich i nad nimi a fotil. Jean byl nadšený. Tolik zážitků v době, kdy půlka světa trčí doma. A my v dokonale sterilním prostředí

zažíváme dobrodružství, které bychom zřejmě bez nuceného kotvení na Eiao neměli.

Několik dní po našem druhém letu přišla zpráva, že na hlavním ostrově Markéz bude končit karanténa, protože se tam během posledních týdnů nevyskytl žádný případ nákazy. A protože byl náš původní plán zakotvit po přejezdu Pacifiku na Nuku Hivě a létat tam, rozhodli jsme se opustit divoký a krásný Eiao a přeplovat na hlavní ostrov. Na cestu jsme vyrazili před setměním a dopoledne druhý den jsme byli v zálivu Taiohae, kde celý minulý měsíc kotvilo víc než sedmdesát jachet. Ve chvíli, kdy se pravidla zmírnila a všechny posádky se mohly volně pohybovat po břehu, se nálada výrazně zlepšila. Naštěstí





Francouzská loď Mamarosa. Její jméno je složenina prvních slabik jmen posádky. Děti Mario a Manou, Romano a jeho žena Sarah.

jsme neměli příležitost zažít tamní temné časy karantény. Několik dní jsme s Olivierem čekali na vhodné počasí k letu. Vál silný severní vítr a často pršelo, ale nakonec jsme se dočkali.

Oficiální startovačka je ve výšce 830 metrů s nádherným výhledem na celé jižní pobřeží se zálivem, kde jsme kotvili. Dostat se tam znamenalo stopovat, anebo jít pěšky serpentunami do kopce asi deset kilometrů. Zkombinovali

jsme obě varianty a čas mezi jízdou na korbách pickupů si krátili chůzí. Nuku Hiva je sice hlavní ostrov Markéz, žije tam ale jen něco málo přes 3 000 lidí a skoro všichni se navzájem znají, takže stopování nebylo nijak náročné.

Startovačka byla ukázková. Travnatá stráň pod vrcholem s anténou. Na jižní stranu byl stometrový útes, na ostatní jenom svah porostlý kapradinami a stromy.

Létání na Nuku Hivě nebylo už o svahování jako na ostrově Eiao, ale chodila tam termika. I když jsme neměli nijak silné podmínky, skvěle jsme si zalétali. Přistává se na pláži, na velmi malém prostoru, ale přímo proti větru z oceánu, takže nic náročného. Vysmátí od ucha k uchu jsme si šli koupit předražené pivo a pochodovali po prašné silnici zpátky do přístavu.

Moje loď neplánovala v nejbližších týdnech žádnou další plavbu. Chtěli zůstat v zálivu a užívat si svobodu a volnost, zatímco na Tahiti a ostatních ostrovech byl ještě stále omezený pohyb. Snažil jsem se sehnat nějakou jinou loď, jejíž posádka plánovala cestu na Tahiti, odkud bych se mohl dostat dál do Evropy, ale žádná ze sedmdesáti plachetnic se v blízké době na cestu nechystala ze stejného důvodu jako moje posádka. Trvalo to skoro dva týdny, ale nakonec jsem se dostal na kontejnerovou loď, která pravidelně objíždí všechny ostrovy Markéz s dodávkami zboží pro obchody. Po vyřízení několika formalit a zaplacení tisíc eur jsem po dvou a půl měsících opustil posádku KAGOU a pokračoval v cestě na Tahiti. V tu chvíli jsem měl pocit, že už jsem jenom kousek od domova, jako bych byl třeba u Kolína, přestože přede mnou byly ještě tři týdny putování.



Claire a André, posádka lodi Niaouli. Claire je architektka. Na oceánu se plavila se svým manželem celý život. Pracovali v přístavech, bydleli na lodi. Když ji před deseti leti manžel zemřel, dala se dohromady se zubařem Anréem a v mořeplaveckém životě pokračují spolu. Jsou na cestě z Aljašky do Nové Caledonie.

Text a foto Vítěk Ludvík



CHAMPIONS CHOICE 2020

— 29 — 34 — 38SQ — 42 — 46 —

ADD HIGHER PERFORMANCE AND EXTRA
COMFORT TO YOUR NEW DEHLER.

JULY & AUGUST

SAVE UP TO

48,581 €*

100% FREE

SEPT. & OCT.

SAVE UP TO

36,436 €*

75% FREE

NOV. & DEC.

SAVE UP TO

24,290 €*

50% FREE

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





PO STOPÁCH ROALDA AMUNDSENA 2. ČÁST

Trpělivost ledy láme

V Beringově úžině

Po třech neplánovaných týdnech u ostrova Devon samozřejmě ubylo nafty, plynu i potravin. A tak přišly na řadu dva kroky zpět do Pond Inletu v rytmu strategie jachtařského tanga. V jazyce Inuitů se tato perla severu nazývá Mittimatalik a pravidelně sem létají se zásobami letadla z kanadského Montrealu. V tomto úseku si Vlado a Ralf užili pořádný adrenalin, když řešili slalom mezi ledovými krami a zároveň na levoboku obdivovali přírodní rezervaci na Bylotově ostrově a její panenskou krásu.

Nad ránem, stále za polárního dne, zakotvili 16. srpna před osadou Pond Inlet, která má pouze 1 550 obyvatel a žije výhradně z turismu. Po zakotvení Charlie dotankoval tisíc litrů nafty. CELEBRATE byla na kotvě a Vlado převážel v malém člunu na loď postupně padesát dvacetilitrových ka-

nystrů. Tankování trvalo plně čtyři hodiny a místní zvědavé děti při této operaci asistovaly. Potom následovaly nákupy. Ceny potravin jsou zde poměrně vysoké. Pouze pro názornost: kilo cibule koupíte za 5 kanadských dolarů. Hospody tu neexistují a funguje zde přísná prohibice. Dokonce tamní policisté po-

sádku CELEBRATE důrazně upozornili, aby domácí nedarovali žádný alkohol. V Pond Inletu, kde Ralf využil i služby místní prádelny, se posádka po doplnění zásob a pohonných hmot nezdržela dlouho. Už sedmnáctého srpna 2017 odpoledne zvedají kotvu a vyplouvají směr Fort Ross.

Fragmenty slavné historie

Po třech dnech plavby, která našťástí nepřinesla žádný negativní zážitek, pouze pohledy na nádhernou kanadskou přírodu, naši jachtaři zakotvili v legendární zátce Fort Ross. Samozřejmě si nenechali ujít prohlídku staveb bývalé Hudson Bay Company, založené již v roce 1670. V dobách osídlování Kanady síť jejích obchodních stanic sehrála významnou roli. Původně zásobovali lovce kožšin, zejména bobřích, které od nich kupovali a dále s nimi obchodovali. První chata, jež sloužila slavné společnosti, byla prázdná, ale ta druhá je obyvatelná. Naše parta dobrodruhů odsunula bariéru proti medvědům a když vešli dovnitř, našli celkem útulnou noclehárnu.

Procházka končila u kamenné pyramidy, odkud je vidět celý, pouze míli široký a sedmnáct mil dlouhý Bellotův průliv, přes který poplují až do Franklinova průlivu. V legendární zátce přistála i velká ruská loď AKADEMIK ŠOKALSKIJ. Postavili ji Finové jako výzkumné plavidlo speciálně pro polární oblast. Na břeh se z ní vyrojili Američané, Kanadčané a Rusové. Ke skalní pyramidě s nimi vystoupil i strážce s puškou, pro případ, že by turisty začal ohrožovat hladový lední medvěd. Vlado a kluci se s ním dali do debaty. Ukázalo se, že na lodi je 80 pasažérů a 60 členů posádky. Průměrná cena za 14denní pobyt je úctyhodných deset tisíc amerických dolarů. Tři měsíce v roce loď poskytuje turistické plavby, jinak slouží pro vědecké plavby. Zajímavá kombinace! Jisté však je, že i při vysokých cenách je zájem o ta-



Na konci Bellot Strait

kové výjimečné cesty velký. Brian, Edward, Ralf i Vlado si v této chvíli uvědomili, že nejlepší je přece jen cestovat na plachetnici s ověřenými lidmi. Funguje to vlastně tak, že posádka si nocleh a stravu na lodi během plavby odpracuje. Vlado tomu říká jachting za letenky. Je to ideální cesta zejména pro mladé jachtaře, kteří sbírají nové zkušenosti a nemají dostatek prostředků, aby si zaplatili v tomto případě tři měsíce trvajících plavbu v atraktivních destinacích.

Opět to byla elektronická pošta ledového mága, která rozhodla o tom, že CELEBRATE před přílivem vyplula z Fort Ross do Bellotova průlivu. S pomocí proudu úsek připomínající dno obrovské skalní truhly propluli za tři hodiny. Při ústí kanálu, pouhých dvě stě metrů od lodi, plavbu kontrolovala rodinka ledních medvědů. Za Bellotovým průlivem se objevil nejtěžší úsek plavby. Kličkyování mezi ledovci a krami připomínalo počítačovou videohru. S jedním rozdílem - u CELEBRATE by „game over“ znamenal konec plavby. V zápase s nebezpečnými ledovci více životů Charlie, Vlado a posádka nemá. S obrovskou námahou a nasazením se podařilo našim dobrodruhům prokličkyovat do Wrosterly Inlet. Bylo šero, začínala už pomalu polární noc, ale zakotvit se nedalo. Teleskopickou tyčí odtlačovali ledové kry, pokud se dostaly do bezprostřední blízkosti lodi, nebo nastartovali motor a opustili nebezpečné místo, jestliže hrozila kolize s ledem. Kdo měl službu, si nepohovl, neboť musel být v permanentním střehu. A úhybové manévry i odtlačování ker bylo nutné dělat každou chvíli.

Mapy zalednění mají zhruba desetihodinový časový skzl. A proto je třeba využívat všechny možné doplňkové zdroje relevantních informací. Za Tasmánskými ostrovy posádka CELEBRATE zpozorovala plachetnici plující opačným směrem. Ihned se spojili přes vysílačky. Dozvěděli se, že ze zátoky Weld Harbour vede úzký kanál mezi pevninou a ledovou bariérou. Slibně se rýsující



Opuštěné obydlí



Bylotův ostrov

alternativa však zhasla ihned po tom, co se kapitán dozvěděl, že bohužel je tam malá hloubka. Následující setkání s osobností oceánských mořeplavců, švýcarsko-francouzským kapitánem Yvanem Bourgnonem jim skutečně vyrazilo dech. Plul na 6,3 metrů dlouhém sportovním katamaranu LOULOUTE bez motoru, kajuty i GPS. Tento navigátor, dobrodruh i ekolog má za sebou i před sebou opravdu výjimečnou kariéru. Byl úspěšný v mnoha závodech katamaranů, dokonce se svým starším bratrem Laurentem v roce 1997 vyhrál Transat Jacques Vabre. Vlado ho potkal při plavbě kolem světa na Markézy. Tehdy s malým katamaranem realizoval plavbu kolem světa, kterou úspěšně dokončil. A najednou tento bouřlivák, jehož přezdívají i gladiátor moří, vysvětloval do vysílačky, že malý, lehký katamaran je výborný na kličkování mezi ledovci, nepotřebuje hloubku a Yvan ho v nejhorším sám dokáže vytáhnout na pevninu. V poslední době se jako zakladatel a prezident společnosti SeaCleaners angažuje i v oblasti ekologie. Má projekt na 70 metrů dlouhý katamarán - vysavač plastů a igelitových tašek, kterým by chtěl zlepšit čistotu moří. Jeho snem je postavit 100 takových plavidel, což by se už zjevně odrazilo ve zkrácení čistoty moří. Setkání s gladiátorem moří trvalo pouze několik minut, ale sálala z něj odvaha, suverenita a rozhodnost. Zajímavé je, že Yvan Bourgnon má mnoho sponzorů, které propaguje na svých ex-

trémně dobrodružných plavbách. Je přitom osmělý mořeplavec, který si vše na katamaranu včetně filmování dělá sám. Již tři míle po tomto nečekaném setkání CELEBRATE zastavila nejen ledová bariéra, ale i mělká voda. Nejchytřejší bylo vrátit se do zátoky Weld Harbour. Noční služba byla opět ve znamení neustálého manévrování. Druhý den následoval další pokus opustit zátoku. Opět udělali krok vpřed a dva kroky

vzad. V rytmu jachtařského tanga to začíná být únavné. Vlado nepije alkoholické nápoje a nekouří. Ale v noční službě, kolem druhé, když musel víčka „podpírat zápalkami“, neodolal pokušení Ralfa. Na lodi bylo zakázáno kouřit, ale samozřejmě zakázané ovoce nejlépe chutná. Na přídi, u kotvy si zakouřili s radostí malých dětí, že na to máma nepřišla. Vlado přehlušil cigaretový kouř ještě zubní pastou, aby Cathy nic



Matka v Pond Inletu

nezpozorovala. Ráno bylo ledu méně a pak posádka začala nabádat kapitána, zda není čas to opět zkusit. K překvapení všech to šlo jako po másle. Po třiceti pěti mílich míjeli Parsley Bay. V zátoce zpozorovali stěžen a následná komunikace přes vysílačku jim prozradila, že na rejdě je legendární hliníková loď NEHAJ světově známé německé kapitánky Susanne Huber-Curphey. Pokouší se proplout Severozápadní průplav v opačném směru, tedy z Aljašky do Grónska. Charlie rozhodl, že zakotvíme vedle ní na pohodový oběd. Když se Susanne od Vlady přes vysílačku dozví, že cesta je volná, okamžitě zvedá kotvy a mává nám na rozloučnou. Na její krásné třináctimetrové lodi je docela sama.

Křehká žena a tolik odvahy. Z internetových informací je zřejmé, že tato německá jachtařka jako první žena na světě proplula North West Passage. Klobouk dolů před touto sólo jachtařkou. Takové náhodné setkání s esy oceánského jachtingu v mezinárodním měřítku vždy motivují a posouvají naše představy o hranicích únosného rizika.

Nervozita a tma

Po dalším neúspěšném pokusu opustit Parsley Bay nervozita posádky stoupá a probíhá diskuse o tom, zda se CELEBRATE přece jen nemohla dostat dále přes trhliny v ledových polích. Mít tak trpělivost Amundsen, který se nenechal odradit ani po třech letech. Vlado obhajuje Charlieho postoj plavby na jistotu. Navíc koncem srpna se noc prodlužuje a přichází tma i v polární oblasti. Koneckonců je to Charlieho loď i odpovědnost kapitána za posádku. Nedočkavost stupňuje i fakt, že od volné vody je jen 35 Nm. Čas začínal tlačit, neboť za dva týdny začne moře opět zamrzat. Aby toho nebylo málo, každé ráno posádce na nervy brnkala i mlha. Mezitím další neúspěšný pokus. Vlado se v duchu pouští do úvah, co udělají, pokud je led nepustí. Nálada na CELEBRATE je pod bodem mrazu.

Konečně!

V poledne 27. srpna se konečně vyjasnilo. Posádka se kochala pohledem na dva arktické soby karibu, když Charlie stáhl další aktuální mapu zalednění, která ukázala maximálně 30 % ledu. Navíc vrcholil odliv. Rozhodnutí padlo okamžitě. Celá posádka včetně Cathy je v kokpitu a s napětím čekají, co bude, pokud opustí zátoku. Po patnácti mílich je moře téměř bez ledu. Stal se zázrak? Nejtěžší etapa odešla do historie a rychlostí 8 uzlů míjeli i Gjoa Haven. Místo, kde Roald Amundsen dvakrát přezimoval při prvním přeletu Severozápadního prů-



Odtlačování ledu tyčí



Vlado připravuje těsto na chléb.

plavu. I puritánská Cathy přivolila na krátký připítek pravou slivovicí. Svoje dostal i Neptun, který byl s posádkou v roli anděla strážného i ve dnech, kdy CELEBRATE zdolávala nejtěžší úseky celé plavby.

Cambridge Bay

Toto rybářské město leží na jihu ostrova Victoria. Je to v podstatě zastávka pro osobní i výzkumné lodě, které se plaví v drsných podmínkách Severozápadní cesty. Žije zde 1 700 lidí. Spojení s Kanadou obstarává místní

letišť. S globálním oteplováním se zde rozmohl turismus. V zátoce kotví velká turistická loď a také dvě francouzské plachetnice, s nimiž se všichni zdravili již ve Fort Ross. Krásný pohled je zejména na posádku se čtyřmi dětmi ve školním věku. Vlado a Ralf tankují naftu, zatímco Charlie s Edwardem vyměňují porouchaný autopilot za náhradní. Pro oba je to snadné, protože Charlie je elektrotechnik a Edward stavitel lodí. Následně bylo třeba vyměnit i vadný kabel od startéru. Z Cambridge Bay odplouvají ještě ten den.





Vlado s Ralfem v kopcích

Severní ledový oceán

Kdo zaváhá přimrzne! To platí do puntíku v oceánu na severu Kanady. A zima může teoreticky přijít i o něco dříve. Zbývajících 1 700 Nm z celkové trasy cca 4 000 Nm je proto třeba proplout co nejdříve. Severní ledový oceán je v zeměpisných šířkách pod ostrovy Victoria a Burles přes Beaufortovo moře a Čukotské moře i Beringovu úžinu až do Nome nevypočitatelný, až nelítostný. Nejenže nic neodpouští, ale ani nic nedaruje! Zpočátku po vyplutí z Cambridge Bay bylo bezvětří, ale v noci a nad ránem se vítr pořádně zvedl. Při hloubce třiceti metrů umí vítr, který dosahuje rychlosti 30 uzlů, udělat pořádné vlny. Ty samozřejmě nadměrně zatěžují nejen kormidlo, ale zejména rezervního autopilota. Třetího už Charlie nemá, a proto se rozhodl ten rezervní šetřit. Pro jistotu kormidlovali ručně. Kromě toho komfort v lodi snižuje i vysoká vlhkost vzduchu. Ze stropu kajuty kape vysrážená voda a matrace jsou vlhké. Vlado si dává do vysokých bot dvojce ponožky, které si suší během spánku ve spacáku. Kromě negativ daných zeměpisnou polohou je výborné, že rychlá CELEBRATE dokáže za 24 hodin uplout i 200 Nm. Třetího září kapitán Charlie celou posádku překvapil skvělou omeletou.

Beringova úžina

Několik mil severně od Beringova průplavu, přesně osmého září 2017 CELEBRATE protíná 66 stupeň a 34 minutu severní délky. To znamená, že posádka už podruhé proplouvá se-

verní polární kruh - tentokrát ze severu na jih. Plavba přes North West je tak symbolicky úspěšně ukončena!

Finiš do Nome

V Beringově úžině plula CELEBRATE na silný zadobochvítr, aby si posádka poslední míle pořádně užila. Vlado přirovnává silný vítr a vlny k rozhněvané manželce. Rozmyslí si, zda chceš vyhrát, nebo mít klid! I Charlie chtěl mít klid, a tak nechtěl zbytečně zatěžovat takeláž. Pustil to po větru, byť mírně z kurzu. Poslední noc nabídla posádce CELEBRATE za odměnu nejen nádherný západ slunce, krásnou měsícem zalitou noční oblohu, ale do třetice jako na objednávku i polární záři. Že by Neptunův bonus? Na další den odpoledne, po deseti dnech plavby z Cambridge Bay naši dobrodruzi končí svou misi v přístavu Nome na Aljašce. Proplouvali Severozápadní cestou z Grónska na poloostrov zlatokopů mořskou cestou, která spojuje Atlantský oceán s Tichým oceánem. 9. 9. 2017 je zároveň datem, kdy první Slovák dokončil přeplavbu Severozápadní cestou a v kronice nejúspěšnějších mořeplavců SANY bude k tomuto datu přiřazeno jméno Vlado Porvazník. Gratuluji a konstatuji, že neaktivnější slovenský jachtařský kapitán dosud uplul již úctyhodných 117 000 Nm!

Text Peter Hlucháň

Foto archiv autora



Děti na francouzské lodi

EARLY BIRD

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

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

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

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

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

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

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

www.hanseyachts.com



IGOR PIÑOS A ČTVRT STOLETÍ PROFESIONÁLNÍ
CHARTEROVÉ AGENTURY – 2. ČÁST

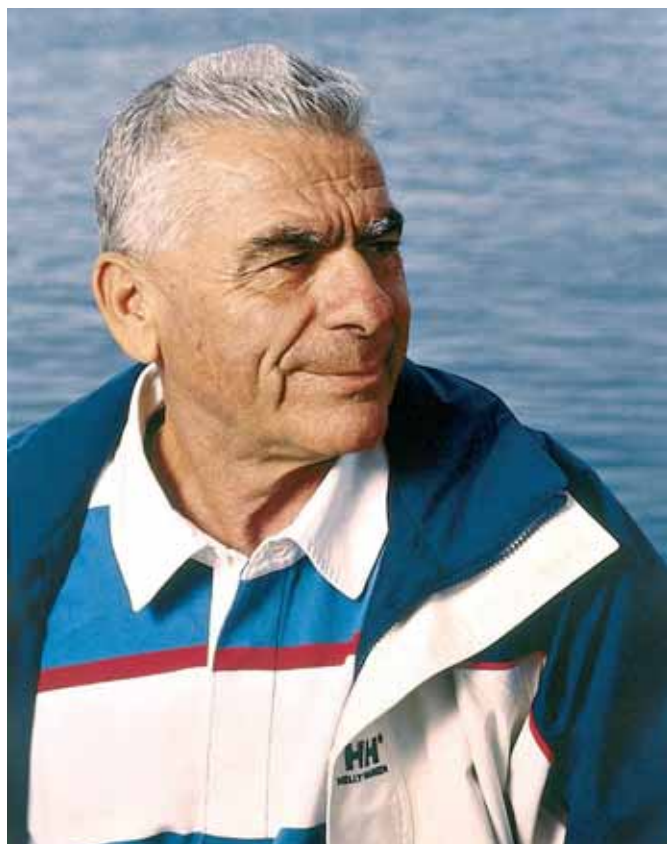
Investice a systém financování lodi z výnosu charteru

Při charter management programu, tedy financování nákupu a provozu lodi z výnosu charteru u velké solidní firmy, je faktem, že takový gigant jako Kiriacoulis nemá zapotřebí škudlit na údržbě lodi, kanibalizovat – tzn. přesouvat díly z jedné lodi na druhou podle akutní potřeby, nebo šetřit na pojištění.

Na rozdíl od kampeličkářských slibů fantastického zhodnocení investice, které slyšíte v leccjaké nabídce – kdy po první sezoně vám váš dosavadní srdečný přítel předloží vyúčtování (často po dlouhém marném upomínání), kde vám započítá nesmyslné účty za údržbu a servis, které ve sku-

tečnosti dělal jeho bratranec, přidá k tomu k vaší tíži všechny slevy, jež údajně poskytl, nebo taky ne, provize agentům a předražené další služby jako praní a úklid – nakonec zjistíte, že v závěrečném vyúčtování na vás zbylo pár set eur. A teď mluvím z opakované zkušenosti mé právní praxe. Naproti tomu tento náš

partner v rozličných variantách charter management programu vždy bere veškerá obchodní i provozní rizika na sebe a výnos z vaší lodi je vám zaručen. Kiriacoulis za ty desítky let, co charterové programy provozuje, prodal již tímto způsobem více než 1 200 lodí a ještě nikdy neskončili s investorem před soudem,



Pan Stavros Kiriacoulis, zakladatel impéria.



Pokračovatel tradice a současný CEO pan Fanis Kiriacoulis.

vždy se dokázali s klientem dohodnout. Naopak velká většina majitelů lodí po uběhnutí pětiletého cyklu svoje lodě prodává nebo přechází protiúctem a pokračuje v dalším období s novou lodí. Firma, a my v jejím

zastoupení, prodáváme nejširší portfolio značek – motorové lodě Bavaria Sport, jednotrupé jachty Bavaria, Dufour, Jeanneau, Bénéteau a katamarany Fountaine Pajot, Lagoon, Nautitech – Bavaria, Catana – Bali a nejnověji také

Excess. A to nejen pro charterový program, ale i pro vlastní potřebu. Zvláštní výhoda pro naše zákazníky je, že s naší pomocí mohou loď z oblasti výroby sami dovézt do cílové destinace, což zlevní nákupy o tisíce eur.



Celosvětově nejrozšířenější katamaran nejen v charterových flotilách – Lagoon 380.



Katamarany mají pro méně zkušené jachtaře řadu výhod. Je však nutné počítat s vyšší cenou při investici do této kategorie lodí.

Značky výrobců lodí

Protože lodě všech jmenovaných značek již dvacet let převládají pro tyto i další partnery z loděnic na místo určení po celém světě, musím tady vyzdvihnout z osobní zkušenosti kvalitu výroby a výstupní kontroly lodí Bavaria. Zvláště v poslední době, po změně managementu, u nových lodí prakticky nenacházíme závady. Tady se musím ohradit proti hloupým pomluvám, které se navíc tradují v určitých kruzích naší jachtařské veřejnosti odchovaných Chorvatskem. Na tvarech trupů dneska nikdo nic extra nevymyslí, je to všechno počítačově zpracované, takže povídačky o „bachratých“ Bavariích musí vzbudit u odborníka nanejvýše úsměv. Prakticky všechny firmy vyrábějící lodě pro charter se dnes pohybují směrem k rozšiřování trupu, který se v záďové oblasti stále více přibližuje tvaru závodních lodí, které zase za léta postupně nabyly tvarů jakési zvětšené lodní třídy Evropa, lodě se štíhlou dozadu vyběhající záď se přestávaly vyrábět již před dvaceti lety. Vše je o drobném detailu, pečlivosti v maličkostech a výstupní kontrole.

Pro úvahu na druhé straně – co vám tak dnes může nabídnout firma, která nabízí superdrahé luxusní lodě. V zásadě bych řekl, že za své peníze si kupuje majitel značku a náby-

tek. Moderní lodě jsou takové skládky, dokonce i záruky se vystavují odděleně na každý systém zvlášť. Od oplachtění, kdy prakticky na všech lodích dnes najdete Elvström, ať už je to na Bavarii nebo Hallberg-Rassy, stejné jsou i švédské stěžně Seldén, motory Volvo Penta

nebo Yanmar, vinšny Harken či Lewmar po elektroniku Raymarine, Furuno, Garmin nebo B+G, takže co vám zbývá. Vakuové strojové laminování Bavarie je daleko spolehlivější než vyznávané ruční vrstvení, nakonec tady máme hlavně ten nábytek, jméno a trojnásobek ceny.



Helia 44



Lagoon 450

Tím samozřejmě nechci říci, že by ostatní výše jmenované lodě byly nějak horší. Také je vždy důležité, jak se kdo o lodě stará. A opět jsme například u naší firmy Kiriacoulis – všechny lodě v jejich péči jsou každou zimu vytaženy z vody, mají kompletní nový antifouling a celou zimní údržbu. Pojistky lodí a možnost pojištění kaucí u charteru jsou rovněž na ojedinelé úrovni. Teprve v posledních letech se ostatní firmy začaly dotahovat a nabízejí také pojištění kaucí, ale nikdy to není totéž. Vždy s dodatkovou kaucí, nebo s pojištěním přes

jinou firmu, nebo je nutné pojistku sjednat hned při objednávce lodí, no prostě, když dva dělají totéž, není to totéž.

Pokud zvažujete nákup lodě jako investici, pak je opravdu dobré nenechat se svést fantastickými sliby, podívat se na reference, zeptat se, kolik lodí té které značky váš prodejce už prodal a kolik jich v současnosti provozuje. Ať vám ukáže pojistku, jak vaši loď pojistí (slušná firma na ní nešetří, navíc velká firma má vždy lepší podmínky a pozor na skryté vý-

luky z pojistného plnění), a také k čemu se kdo zaváže na konci programu, když vám bude loď předávat. Mí partneři předávají loď po kompletním servisu motoru a se sadou plachet, které nejsou starší než dva roky. Pan Stavros Kiriacoulis byl na výstavě Boot Düsseldorf oceněn plakétou za 1 000 prodaných lodí se značkou Bavaria Yachts. Jedná se tedy o největšího prodejce této značky na světě.

Text Igor Piňos
Foto Kiriacoulis

inzerce



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

PIÑOS YACHT NÁMOŘNÍ JACHTING

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



IGOR PIÑOS

ZNÁME CO PRODVÁME - UŽ 25 LET!

VÝHRADNÍ ZÁSTUPCE





ABY VÁM NA LODI NEJEN CHUTNALO

Řecká vína IV. – Vinná odysea – Vulkanické Santorini

Santorini je jeden z nejkrásnějších ostrovů na světě. Strmé útesy, kontrast sytější modrého moře s rudou, hnědou a černou barvou země vytváří divokou a působivou krásu. K tomu ohromující výhledy na západ slunce, které nenajdete nikde jinde na světě, a také naprosto unikátní systém pěstování vinné révy.

Popularita Santorini vzrostla v druhé polovině 20. století, kdy na ostrov začaly proudit mraky turistů, kterým mimo jiné velmi zachutnalo santorinské víno. Místní lidé zjistili, že si dokáží vydělat na zbytek roku během 4 měsíců turistické sezony. Bohužel však těmito měsíci jsou zároveň i ty, kdy je potřeba obrovské množství práce ve vinohradu.

Vinohradnictví na Santorini se vymyká běžným poučkám. Vulkanická půda obsahuje velice málo organické hmoty a vody, proto je pro vinnou révu složité zde vůbec růst. V průběhu léta neprší vůbec, vane silný vítr meltemi a zdroje vody jsou tak vzácné, že ji není možné používat na zavlažování. Jak zde tedy vinná réva dokázala přežít? Díky symbióze s lidmi, kteří vymysleli tvar košíku, do něhož révu tvarují, a mořské ranní



mlže. Tento tvar napomáhá révě, aby nebyla poškozována větrem a zachovala si potřebnou vlhkost. Péče o takovou révu je velmi náročná, jak obsahem práce, tak časově. Proto cena hroznů na Santorini šplhá až k pověstně astronomickým cenám v oblasti Champagne. Nicméně v dnešní době se místní vinohradníci snaží experimentovat i s jinými systémy vedení révy vinné, které jsou méně náročné na práci. Další zvláštností je, že zdejší vína jsou díky složení půdy na Santorini zcela imunní vůči mšičce révokazu, která zdecimovala evropské vinohrady na konci 19. století. Mšička totiž potřebuje aspoň 5 % jílů, aby se mohla uchytit, a mladá vulkanická půda neobsahuje ani 1 %.

Santorini má svoji vlastní apelaci PDO Santorini pro bílá vína. Nejpestovanější odrůdou je

AKČNÍ CENY!

Inzerce



919 990 Kč bez DPH
PÖSSL 2WIN, 2,2 l, 165 HP, 2 – 3 osoby, markýza a nosič kol Thule, 16" kola, 2DIN rádio, kamera, solár.
 1. registrace: 06/2020. Najeto: 19 000 km. K odběru 1. 10. 2020.



1 239 990 Kč bez DPH
ETRUSCO I7400QB, 2,3 l, 150 HP, 4 místa, markýza a nosič kol Thule, 16" kola, rádio, kamera, solár. **BEZ AdBlue!**
 1. registrace: 05/2020. Najeto: 19 000 km.



999 990 Kč bez DPH
GIOTTI LINE SIENA 440, 2,3 l, 140 HP, 6 míst, extra velká garáž, topení Truma Diesel, markýza a nosič kol, 16" kola, rádio, kamera, solár. 1. registrace: 05/2020. Najeto: 19 000 km.



1 139 990 Kč bez DPH
ETRUSCO A7300DB, 2,3 l, 130 HP, 6 míst, markýza, extra velká garáž, 16" kola, 2DIN rádio, kamera, solár, podlahové topení. **BEZ AdBlue!** 1. registrace: 02/2020. Najeto: 25 000 km.



Assyrtiko, které zaujímá 70 %, následuje Mandilaria s 20 %, nicméně na ostrově stále čeká spousta odrůd na objevení. Říká se, že před sto lety se tady pěstovalo minimálně 100 různých odrůd.

Nejznámější je tradiční bílé sladké víno, které se nazývá vinsanto – svaté víno. Vyrábí se z odrůd Assyrtiko a Aidani namíchaných v přísně dodržovaném poměru 51 % Assyrtiko a 49 % Aidani. Jedná se o hrozny z pozdní sklizně, které se 12 až 14 dní suší na slunci. Pak jsou rozdrceny a fermentovány, aby další minimálně dva roky zrály v dubových sudech. Právě v nich získá vinsanto výjimečnou temně jantarovou barvu a zcela unikátní sametový charakter – medově citronový bouquet s příchutí rozinek a sladkého koření. Vinsanto neprochází žádnou umělou úpravou. Chuť mu dávají pouze cukr a ovocné kyseliny obsažené v hroznech. Z 10 kg sušených hroznů se nakonec stočí necelý jeden litr vína. Musí mít minimálně 9 % alkoholu. Výsledné víno pak má mezi 200–300 g/l zbytkového cukru. Správná teplota pro konzumaci je 6 až 8 stupňů Celsia.

Odrůda Assyrtiko je však nejen na Santorini známá i pro výtečná suchá vína. Část produkce vzniká v nerezových tancích a část zraje v dubových sudech, tato vína pak dokáží bez mrknutí oka obstát v konkurenci francouzského Chablis.

Vinsanto se řadí s důstojností mezi nejlepší dezertní vína na světě. Doporučujeme ochutnat přímo v místních vinárnách s výhledem na vulkanickou kalderu. Skvělým doplňkem

vinsanta jsou dezerty vyrobené z ořechů, karamelu, fíků, sušeného ovoce, kávy a kdoulí. Můžete jej vyzkoušet například s tradičním řeckým pokrmem baklava či kataifi.

Odvážnějším doplňkem jsou variace se slavnými sýry, jako jsou kopanisti nebo rokfor, stejně tak jako doprovod nepřeberného množství vybraných doutníků.

A když už se rozhodnete ochutnat tato vzácná vína, je jisté, že budete čelit prvotřídnímu chuťovému zážitku.

Na zdraví přeje Altumare!

Text Michaela Kapičková

*Foto Michaela Kapičková
a Wines Of Greece*



BLUE RENT
 Na cestách jako doma!

☎ 777 656 272

www.bluerent.cz



OSCAR

Vyhýbání se srážkám na moři pomocí umělé inteligence

Ke srážkám na moři dochází od okamžiku, kdy na vodě byla více než jedna loď. A od doby prvních lodních nehod se také datuje snaha námořníků a majitelů lodí o to, aby se možnost srážek eliminovala nebo snížila na minimum.

Zvlášt' nebezpečná je plavba v noci či za snížené viditelnosti. Velkým pokrokem bylo rozšíření radarů, s rozmachem GPS přišly na řadu ještě levnější odpovídače AIS a nyní vám představujeme systém OSCAR, který uvedla na trh skupina BSB. Jedná se o automatizovaný monitorovací systém, který podporuje námořníky v navigaci





Modul s kamerami je asi nejvýraznější částí systému.

a pomáhá předcházet střetům s mořskými předměty. Očima systému OSCAR jsou termální a barevné kamery a jeho mozek je poháněn umělou inteligencí. OSCAR díky své nezávislé a neúnavné ostrážitosti zvyšuje bezpečnost lodí a posádek ve dne i v noci. Byl vyvinut v úzké spolupráci s předními offshore závodními týmy tříd IMOCA 60 a nyní je instalován na rostoucím počtu rekreačních i obchodních lodí.

OSCAR detekuje plovoucí objekty bez ohledu na to, zda jsou identifikovatelné nebo tzv. UFO (Unknown Floating Objects), ve snaze snížit riziko námořní kolize.

Tento systém vynalezl a vyvinul Raphaël Biancale, francouzsko-německý automobilový inženýr, zakladatel a generální ředitel BSB

Group. Dnes tvoří vývojový tým okolo dvaceti inženýrů ve třech zemích, kteří jsou specialisté na počítačové vidění a umělou inteligenci.

OSCAR se skládá ze dvou termálních kamer, jedné barevné kamery a řídicí jednotky, která zpracovává data. S pomocí umělé inteligence a technologie hlubokého učení systém rozpoznává plovoucí objekty ve dne i v noci, když má lidské oko potíže s identifikací překážek. Jsou detekovány plovoucí předměty, spící velryby, dřevěné kulatiny a kontejnery, které nevidí ani posádka, ani radarový nebo sonarový systém. Majitelé, kapitáni lodí a posádky těží ze zvýšené bezpečnosti, většího pohodlí a klidu při navigaci, zejména v noci: OSCAR je varuje, jakmile by mohlo dojít ke kolizi. Konečným cílem je automaticky zabránit srážkám připoje-



Takto vypadá jednotka na vrcholu stěžně loď pro The Ocean Race.



Pokud modul s kamerami nehledáme, ani si ho nevšimneme.

ním systému OSCAR k autopilotu. Dnešní autopiloty řídí loď tím, že zvažují nastavený směr a u plachetních jachet směr větru. V budoucnosti budou identifikovány překážky na trase a loď se jim budou automaticky vyhýbat. OSCAR bude obeznámen se směrem a rychlostí plovoucího objektu, bude moci tyto informace předat autopilotu a se souhlasem kapitána automaticky přesměrovat trajektorii lodi v případě nebezpečí kolize.

Po měsících intenzivního vývoje se závodními týmy byl spuštěn OSCAR ADVANCED SERIES, který pokrývá širokou škálu lodí. Řada OSCAR Advanced nabízí integraci s lodní komunikační sítěmi, lze ji zobrazit na vybraných multifunkčních displejích a je už nyní dostupná na trhu. Více informací najdete na www.oscar-system.com.

Text Daniel Guryča

Foto OSCAR



PROSPEED

Nový antifouling nejen pro MJM YACHTS

MJM 50z s trojicí motorů Volvo Penta IPS a velmi příznivou spotřebou paliva

Společnost Oceanmax, která se obecně zabývá speciálními ochrannými nátěry pod vodou a v nabídce má antifouling speciálně navržený pro sondy hloubkoměrů nebo pro ochranu podvodních světel, vyvinula materiál, jenž distribuuje pod značkou Prospeed.

Nátěr je koncipován tak, aby zabránil ulpívání mořského planktonu a nečistot na kovových površích pod čarou ponoru. Při vývoji tohoto nátěru byl kladen důraz na životní prostředí, ale také na zvýšenou efektivitu díky snížení

hydrodynamického odporu a v důsledku toho i snížení spotřeby paliva. Podle výrobce vykazuje jeho antifoulingové řešení extrémně silnou chemickou i fyzickou vazbu mezi kovovým podkladem, základním a svrchním nátěrem. Nátěr by tak měl vydr-

žet několik sezon. Podrobnosti najdete na www.oceanmax.com.

Jedním z výrobců lodí, kteří si tento nátěr vybrali pro své lodě, je u nás téměř neznámá značka MJM Yachts. Obě firmy oznámily, že vy-

tvářejí nové partnerství, díky kterému budou díly lodí MJM, jako jsou lodní šrouby, hřídele, vzpěry, směrovky kormidel, vyvažovací plošky či kování trupu, opatřeny výhradně antifoulingovými nátěry Prospeed. Právě podvodní komponenty totiž při plavbě přirozeně trpí nejvíce a při nedostatečné ochraně rychle degradují.

Společnost MJM Yachts založil v roce 2002 Bob Johnstone, stejný muž, jenž o čtvrtstoletí dříve spoluzakládal výrobu plachetnic J/Boats, Inc. U MJM Yachts tak

Johnstone navazoval právě na své zkušenosti u J/Boats a kladl důraz na to, aby jím vyvíjené lodě byly praktičtější, zábavnější a pro své majitele i jednodušší na údržbu. U jachet vlastní výroby zkombinoval několik svých oblíbených lodí z různých období od 2. světové války až víceméně dodnes a na www.mjmyachts.com si můžete prohlédnout kompletní modelovou řadu.

Text Pavel Kreuziger a Daniel Guryča

Foto Oceanmax



Aplikace nátěru Prospeed pro zmenšení odporu při vyšších rychlostech

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 a znalecké posudky
- pojištění lodí prostřednictvím společnosti PANTAENIUS

POŘADATEL ČESKÉ NÁMOŘNÍ RALLYE

24. Česká námořní rallye Mistrovství ČR One Design
10. - 17. 10. 2020

www.tpscentrum.cz

ZASTOUPENÍ ZNAČEK

SUNBEAM
YACHTS

Dehler

Hanse
BREAKING RULES · SETTING TRENDS

Moody

SEALINE

FJORD

SELENE
YACHTS

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



JUNIORSKÝ PROTEAM LIPNO

Jachting je prostě dřina

Jachting je prostě dřina, ale také zábava, nicméně u jachetních sportů v České republice zůstává v současnosti stále méně dětí a v patnácti letech často odcházejí k jiným sportům. Důvodem je, kromě jiného, malá nabídka atraktivních lodních tříd pro mládež, absence sportovních ikon současnosti a v neposlední řadě vysoká časová i finanční náročnost. Jachetní klub v Černé v Pošumaví (YK Jestřábí) se sídlem v areálu kempu Jestřábí na tuto situaci zareagoval a ve spolupráci s osobnostmi českého jachtingu, mezi něž se nesporně řadí třeba Karel Lavický (olympionik ve třídě Windsurfing) a Nikol Staňková (historicky nejúspěšnější reprezentantka ČR ve třídě Optimist), připravil tréninkový program pro děti od 8 do 15 let.

Výzvy je třeba přijímat – Jachtařský trojboj

Program sestává ze tří hlavních disciplín a pod-
půrné mimosezonní náplně, zaměřené především na fyzickou zdatnost, schopnosti
záchrany a sebezáchrany, otužování a plavání.

Hlavní tréninkové třídy jsou pak Optimist, kde se děti učí tolik důležité jachtařské dovednosti, manévrování a taktiku pod vedením Nikol Staňkové. Další je Windsurfing – nyní nejpopu-
lárnější třída mezi mládeží mimo jiné proto, že je jedinou, která má za ČR nominovaného zá-

vodníka na letní olympijské hry v Tokiu – Karla Lavického. Karel je odborným konzultantem celého programu. Windsurfing bude děti trénovat Petr Čech, mladý windsurfer, který má za sebou skvělé výsledky nejen v ČR, ale i v zahraničí. Poslední a relativně technicky nejnáročnější disciplínou je Kiteboarding, benjamínek mezi olympijskými třídami. Tento moderní a atraktivní sport budou mladí svě-
řenci trénovat pod vedením zkušeného trené-
ra Petra Beneše, který se výuce kiteboardingu věnuje více než 18 let.

Podpora malých sportovců

Kromě trenérů je nezbytná i kvalitní základna a technické vybavení. To vše v YK Jestřábí mladým sportovcům poskytují a díky skvělým jachtařským podmínkám v Černé v Pošumaví je zájem opravdu velký. Rodiče vozí děti na soustředění až z Jindřichova Hradce



Nikol Staňková

Jachtařka, trenérka reprezentačního družstva lodní třídy Optimist, aktivně se věnuje jachtingu od 9 let.

Sportovní úspěchy: Optimist – 4. místo na mistrovství Evropy 2011, RS Feva – 1. místo v dívčí kategorii na mistrovství Evropy společně s Veronikou Piklovou a 3. místo na mistrovství světa s Václavem Brabcem.

Oblíbený revír: Lago di Garda, kam se velmi ráda vrací.

Ambice pro 2021: Úspěchy svěřenců na mezinárodních regatách, osobní ambice jsou hlavně kitové, chce se pořádně naučit na twintipu a následně zkusit i foil.

Motto: Nikdy se nedozvíš, co můžeš dokázat, dokud to nezkusíš.



Karel Lavický

Windsurfer, český reprezentant, olympionik, Jihočech.

Lodní třída: RS:X

Sportovní úspěchy: Jsou všechny na www.karel-lavicky.cz.

Oblíbený revír: Lipno, Lago di Garda

Ambice pro 2021: Konečně už vyrazit na olympiádu.

Motto: Carpe diem.

a Prahy. S ohledem na velké dojezdové vzdálenosti jsou tréninky koncipovány jako jedno až dvoudenní soustředění jednou za 14 dní. „Je skvělé, že jsme našim svěřencům zajistili ty nejlepší trenéry již od prvních krůčků a můžeme je v začátku jejich sportovní kariéry podpořit poskytnutým vybavením a zázemím,“ pochvaluje si předseda YK Jestřábí Petr Beneš.

Ambice nejsou malé

Cílem juniorského PROteamu Lipno je atraktivitě dětem jachting zařazením moderních a adrenalinových sportů, jakými právě kiteboarding a windsurfing bezesporu jsou, a nabídnout našim juniorům skvělé sportovní podmínky i zážitky na jedné z nejlepších českých lokalit pod vedením těch nejlepších zkušených trenérů.

Nová třída pro děti

Kromě zábavy mezi kamarády v PROteamu je plánována spolupráce s ostatními kluby v ČR, které mají o implementaci nových sportů zájem. Jedná se také s Českým svazem jachtingu o zařazení této kombinace Jachtařského trojboje mezi oficiální závody, kdy budou mladí sportovci v rámci jednoho závodu střídat Optimist za windsurfový plovák a nakonec závodní trať absolvují ještě s kitem.

Čtyři otázky pro Nikol Staňkovou a Karla Lavického

Děti a vodní sporty: ano nebo ne?

Proč právě třída Optimist / Windsurfing?

Nikol: Optimist je celosvětově nejrozšířenější lodí. Má dlouhou historii, dříve ji u nás rodiče stavěli svým dětem amatérsky, v dnešní době se již ale jedná výhradně o sériovou výrobu. Optimist je malá plachetnice s jednou plachtou, která je navržena pro jachtaře od 8 do 15 let. V České republice závodí v této lodní třídě okolo 150 dětí. Mistrovství Evropy a světa se každoročně účastní několik českých reprezentantů. Musím říci, že mě osobně vodní sport, tedy jachting nadchnul již jako malou. U vody je skvělá parta lidí. Jachting je skloubení několika přírodních živlů, perete se s větrem, vodou, ale i sám se sebou.

Karel: Určitě ano. U vody se dá zažít spousta zábavy a děti si mohou nenásilnou formou osvojit řadu sportovních dovedností. U dětí je potřeba rozvíjet všestrannost. Ať už na vodě či na břehu. Windsurfing je volba pro všechny, kteří mají rádi rychlou jízdu po vodní hladině. Přeprava vybavení není tak náročná. Je to sport, který zaujme každého příznivce adrenalinu, jak mladé, tak starší.

Čím tě myšlenka Juniorského PROteamu zaujala a čím si tě získala?

Nikol: Je to skvělý nápad! Já osobně jsem se v dětství věnovala čistě jachtingu a teď doháním další dva sporty v dospělosti. Nejvíce mne nadchnul kiteboarding, kterému se teď aktivně věnuji, a mrzí mne, že jsem nezačala již dříve. Byla by to skvělá kombinace! Když už jste u vody, můžete si vybrat podle aktuálních podmínek, co do větru vytáhnete.

Karel: Myslím si, že jakákoliv pomoc mládeži při sportu si zaslouží pozornost a podporu. Tím, že windsurfing a vodní sporty jsou mi velmi blízké, rád s touto aktivitou pomáhám. Černá v Pošumaví je v podstatě moje domácí voda, takže se snažím podporovat mládež ve svém okolí.

Jaké jsou tvé představy o směřování Juniorského PROteamu?

Nikol: Bylo by skvělé, kdyby se pořádaly regaty, kde by se tyto disciplíny střídaly a děti bychom tak podporovali ke všestrannosti. Také se časem mohou závodníci profilovat do disciplíny, která jim nejvíce vyhovuje. Každá z těchto tří disciplín je jiná.

Karel: Vše je teprve v začátku. Uvidíme, jakým směrem se bude světový jachting vyvíjet, a tento trend bude třeba následovat. V této fázi je nejdůležitější vytvořit silnou skupinu dětí, které si budou rozumět a bude je to u vody bavit. Poté již půjde vše samo.

Děkujeme za rozhovor.

Text Hanka Topolová

Foto archiv Yacht

www.lipnonaplno.cz/cs/junior-pro-team



Petr Beneš

Trenér kiteboardingu, zakladatel a majitel společností Kitesport a LakeSide Apartments, předseda YK Jestřábí. Celý život se snaží spojit své koníčky s prací a nabízet klientům služby, které jinde nenaleznou.

Lodní třída: Tornado, Kiteboarding

Sportovní úspěchy: 2007 – 1. místo TIME OUT Snowkiting fest, 2015 – 2. místo Kiteboarding Challenge.

Oblíbený revír: Lipno, Mayreau – Grenadiny

Ambice pro 2021: Vytvořit fungující tréninkový program pro novou jachetní dětskou třídu.

Motto: Limitem je člověk sám sobě!



Windsurfing znovu na Vltavě

Jak ale s touto krásnou odnoží jachtingu začít? Kromě individuálního přístupu a ježdění s rodinou nebo kamarády je možné zapojit se do tréninkových programů některých jachtařských klubů. Jedním z takových je od letošní sezony také pražský Yacht Club CERE.

„Windsurfing chápeme jako důležitou součást jachtařského sportu a chceme mu dát šanci i v Praze,“ říká generální manažer YC CERE František Bauer. Na tom teď pracuje společně s velkým propagátorem a úspěšným aktivním windsurfařem Patrikem Hrdinou, který reprezentoval tento sport na olympijských hrách v Barceloně v roce 1992 a v Atlantě v roce 1996.

Pro základní výcvik byla vybrána prkna Windsurfer LT, která jsou široká a s velkým



V posledních letech zažívá klubový windsurfing znovuzrození. Nejen lokálně, ale i na celorepublikové úrovni. Windsurfařům se podařilo opět zapojovat mládež do tréninkových programů, organizovat velké závody s mezinárodní účastí a také se mezi nimi najde řada jezdců s olympijskými ambicemi. Na Na olympiádě v Tokiu bude mít Česká republika jediného zástupce jachtingu, a tím je právě závodník na lodní třídě RS:X, tedy windsurfer, o kterém si můžete přečíst více na předchozí straně.

výtakem. Jde tedy o velmi stabilní plováky, navíc v kombinaci s relativně malou plachtou. To umožňuje trénink nejen dospělých, ale i mládeže od 50 kg hmotnosti.

„Základní představa je taková, že v Praze budeme učit základy windsurfingu a s pokročilými se budeme věnovat tréninku na naší tréninkové základně na Nechranicích, kde jsou lepší větrné podmínky. S tím, jak se bude zvětšovat naše windsurfařská základna, chceme postupně rozšířit flotilu prken i o specializované mládežnické a olympijské plováky.“

Více informací o tréninku windsurfingu najdete přímo na stránkách www.cere.cz.

Text Eva Vrabcová

Foto YC CERE

inzerce



#spolunajednelodi

DOMANSKÝ.cz



mix.it

vt project



yacht.cz



yacht.cz



Spolek Středočeské vodní cesty byl založen v roce 2016. Jeho zakladatelem je Středočeský kraj a předsedou představenstva pan Martin Draxler, který je zároveň radní pro regionální rozvoj, sport a cestovní ruch ve Středočeském kraji. Povídali jsme si o aktuální situaci na středočeských vodních cestách i o nejnovějším počínu stejnojmenného spolku, kterým je vydání Almanachu rekreační plavby „Příručka kapitána“.

Na Vltavu a Labe chceme vrátit život



Martin Draxler



Středočeský kraj má v rámci České republiky důležité prvenství. Na jeho území se nachází nejvíce kilometrů vodních cest – celkem 235 km. Z toho labská vodní cesta měří 110 km, vltavská vodní cesta přes 120 km. Jaké jsou letošní novinky v oblasti rekreační plavby ve středních Čechách?

Pro rozvoj rekreační plavby a turistického ruchu připravujeme v koordinaci s Ředitelstvím vodních cest ČR realizaci základní sítě rekreačních přístavů na Labi. Středočeský kraj podporuje rozvoj rekreační plavby dotací pro výstavbu plovoucích vývazíšť. Jedná se o program vhodný pro menší obce, sportovní kluby, kempy, restaurace a všechny, kteří

provazují činnost v turisticky atraktivních lokalitách na Labi. Z dotace je možné hradit například projektovou dokumentaci, stavební práce a pořízení plovoucího mola. V loňském roce proběhlo první kolo tohoto dotačního titulu, díky kterému budou realizovány vývazíště v Lázních Touševě a Káraném.

A co vltavská vodní cesta? Nežůstává pozadu?

Pro rozvoj turistického ruchu na vltavské vodní cestě je mimořádně důležité dokončení splavnění Vltavy mezi Českými Budějovicemi a přehradní nádrží Orlík. Tato oblast zažívá rozkvet rekreace na řece, ale i rozvoj služeb podél ní. Mariny České Vrbné a Hluboká nad Vltavou, které patří k nejkrásnějším v České republice, praskají ve švech a z dokončení vodní cesty těží také podnikatelé v cestovním ruchu. Na rozvoji Vltavy spolupracujeme intenzivně s Jihočeským krajem a v loňském květnu jsme podepsali memorandum o rozvoji vltavské vodní cesty, které zahrnuje dokončení infrastruktury pro rekreaci na vodě včetně výstavby lodních zdvihačů na přehradách Slapy a Orlík. Kompletní dokončení a zprovoznění vltavské vodní cesty přinese dle ekonomické studie až 2 miliardy korun ročně díky rozvoji turistického ruchu a podnikání podél Vltavy.

To jsou dlouhodobé plány a je určitě pozitivní, že první kroky jako rekonstrukce výtahu na Orlíku nebo prohloubení plavební dráhy pod Kořenskem byly

realizovány. Rád bych se ale ještě zeptal na Almanach rekreační plavby, jenž pod titulem „Příručka kapitána“ vychází právě v těchto dnech.

Jak tato publikace, kterou si můžou zájemci stáhnout zdarma, vznikala a pro koho je určena?

Naším cílem je zlepšit služby pro vodní turisty i pro místní občany. Chceme představit Vltavu, Labe a další řeky z dosud málo známého úhlu. Je dobré, aby se na řeky vrátil čilý život, který na nich vždy panoval. Rádi bychom otevřeli novou a pozapomenutou cestu ke středočeským památkám i unikátním přírodním destinacím. Záměrem při vydání tohoto almanachu bylo vytvořit materiál, který bude přínosem pro všechny návštěvníky po celé vodní trase. Chceme řeku rehabilitovat, chceme řeku a krajině kolem ní vrátit život. A to lze jen tak, když se na řeku a k řece vrátí lidé. Potom bude řeka zase lidem sloužit a obohacovat je, jak tomu bylo po staletí.

Publikace je určena všem, kteří chtějí řeky využívat, plavit se po nich. Naším cílem bylo, aby informace byly dostupné pro všechny, proto bude k dispozici zdarma například na našem webu www.stredoceskevodnicesty.cz.

Děkujeme za rozhovor.

Text Daniel Guryča
Foto archiv Yacht

Vendée-Arctique-Les Sables d'Olonne



V sobotu 4. července, v 15:30 hodin místního času odstartovalo 22 lodí třídy IMOCA na trojúhelníkový kurz, který závodníci zavedl na okraj polárního kruhu. Byla to vynikající příležitost pro sólové jachtaře připravit se nebo kvalifikovat na závod Vendée Globe, který startuje již 8. listopadu.

Vendée-Arctique-Les Sables d'Olonne nahradil závod New York-Vendée-Les Sables d'Olonne, původně naplánovaný na 16. června. Kvůli omezením mezinárodními zdravotními opatřeními změnili organizátoři termín i trať.

Přes ztížené podmínky, které dramaticky zpomalily přípravu, se 22 námořníků podařilo najít potřebné zdroje k tomu, aby se šedesátistopé lodě třídy IMOCA na závod vypravily. 15 lodí z 22členného pole bylo vybaveno foily a závodníci tak měli příležitost otestovat jejich spolehlivost a srovnat se s konkurencí.

Vendée-Arctique-Les Sables d'Olonne měřil teoreticky 3 600 námořních mil. Závod byl velmi vyrovnaný a do cíle dorazilo 17 závodníků. První žena se umístila na 4. místě.



VÝSLEDKY

1. Jérémie Beyou , CHARAL	v cíli 14/07/2020 ve 20:44:08 hod.
2. Charlie Dalin , APIVIA	v cíli 14/07/2020 ve 21:34:12 hod.
3. Thomas Ruyant , LINKEDOUT	v cíli 14/07/2020 ve 21:54:12 hod.
4. Samantha Davies , INITIATIVES-COEUR	v cíli 14/07/2020 ve 22:28:55 hod.
5. Kévin Escoffier , PRB	v cíli 14/07/2020 ve 23:24:34 hod.



Alex Thomson dokončil kvalifikaci pro Vendée Globe 2020 na palubě HUGO BOSS



Thomson zvládl šestidenní sólovou plavbu na palubě závodní lodi IMOCA 60 HUGO BOSS, čímž dokončil svou kvalifikaci pro Vendée Globe. „Měl jsem vhodné podmínky, vítr od 2 do 40 uzlů, některé kurzy proti větru a některé po větru. Byla to opravdu dobrá zkouška lodi. Na cestě mě čekalo několik výzev, ale to je také důvod, proč děláme kvalifikaci. Bylo to poprvé, co jsem byl na palubě nové lodě sám, a mohu vám říci, že je to to pravé potěšení plavit se na vlastní pěst. Výkon nové lodi je výborný a být uvnitř kokpitu, který mě chrání před všemi živly, je novou zkušeností.“

Thomson bude jedním z více než 30 kapitánů, kteří jsou letos na Vendée Globe přihlášení. Startuje se z Les Sables-d'Olonne v západní Francii na 24 000 Nm okolo světa.

Aby se závodníci mohli soutěže zúčastnit, musí splňovat určitá kritéria. Pro Thomsona, který absolvoval Vendée Globe 2016–17 na své předchozí lodi, byl kvalifikační limit pro novou loď 2 000 Nm.

Poté, co zajel poslední dva závody Vendée Globe na třetím a druhém místě, soustředí Thomson a jeho tým veškerou svou energii na dosažení vítězství v letech 2020–21. „Každý den se dozvídáme více o lodi a ten proces učení bude pokračovat až do začátku závodu. Je pouze jeden cíl – vyhrát. Všechno, co děláme od teď do 8. listopadu, nás musí přiblížit k tomuto cíli,“ řekl Thomson.



François Gabart hledá nového partnera



Za velmi zvláštních okolností dorazil na základnu týmu Françoise Gabarta střední trup jeho nového trimaranu M101. Skupina Macif totiž den před tím oznámila, že ukončuje desetileté partnerství a znovu se soustředí výhradně na závody třídy Imoca a Figaro. MerConcept nicméně pokračuje ve výstavbě nového trimaranu.

I když je to těžké rozhodnutí, Françoisova vášeň a jeho touha plout s touto báječnou „létající“ lodí zůstává. François, vybavený novou budovou o rozloze 3 000 m² se sídlem v Concarneau a obklopen talentovaným a zkušeným týmem, vloží veškerou svou energii do hledání protagonistů připravených doprovázet ho dalšími ročníky světových offshore závodů. François a MerConcept jsou přesvědčeni, že sponzoři se musí znovu objevit a že offshore závody projdou řadou inovací, aby posunuly toto odvětví do nové éry. „Svět se mění. Je na nás, abychom vytvořili projekt v souladu se zítřejším světem,“ říká François Gabart.

Jachtařská liga v Brně

3 závodní dny, 14 rozjžděk, 14 týmů

Bezvětří a prázdninové letní počasí provázelo druhý závod České jachtařské ligy, která se jela od pátku 7. do neděle 8. srpna na Brněnské přehradě. Pořádajícím klubem byly Lodní sporty Brno. Z vítězství se radovala domácí posádka LODNÍCH SPORTŮ BRNO ve složení Fedor Kubeš, Miroslav Fanta, Jan Daněk a Jindřich Knetig. Druhá byla posádka Jan Jedlička, Petr Fiala, Jana Bezušková, Michaela Jedličková a Eduard Sláma. O třetí místo se hrálo v závěrečnou čtrnácté rozjžděce a mohly ho získat čtyři týmy. Nakonec formu potvrdil bezchybnou poslední rozjžděkou tým SEE U SAILING Johana Hirnšala.

Finále letošního ročníku České jachtařské ligy proběhne o víkendu 12. a 13. září v Praze. Hostitelem bude Yacht Club CERE.



GC32 Racing Tour v roce 2020 Místo deseti jen dva



V letošní sezoně bylo plánováno deset závodů a vypadá to, že zůstanou jen dva. 26.–30. srpna GC32 Lagos Cup / Lagos, Portugalsko a 14.–18. října GC32 Riva Cup / Riva del Garda, Itálie

„Týmy se chtějí dostat na závodní trať znovu co nejdříve,” vysvětluje manažer GC32 Racing Tour Christian Scherrer, „ale vzhledem k tomu, že nevíme, jaký bude přesný stav pandemie, plus do toho mohou zasáhnout národní pravidla, pokud jde o pořádání sportovních akcí a omezení cestování a karantény, která mohou v dané době platit, mysleli jsme si, že je nejmoudřejší udržet sezonu 2020 krátkou a jednoduchou. Je skvělé vidět nadšení týmů, takže doufáme, že se budeme moci držet tohoto rozvrhu.”

Na srpnové schůzce sedmi týmů se dohodlo, že budou soutěžit na závodním turné GC32 i v roce 2021. V příštím roce se bude konat pět evropských závodů, včetně světového mistrovství světa GC32 ve Villasimiusu.



INFORMACE Z ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

Nové plavební mapy a aplikace od SPS

Státní plavební správa vychází vstříc potřebám majitelů lodí a vydala schematické plavební mapy přehradních nádrží Dalešice, Slapy a Orlík. Tyto mapy rozdávají pracovníci SPS jako součást preventivní činnosti na vodě. Mapy je možné stáhnout také z webu Státní plavební správy www.plavebniurad.cz. Další novinkou je aplikace LAVDIS mobile, která je připravena pro operační

systém Android a v brzké budoucnosti i pro iOS. Aplikace obsahuje vybraná data a funkce z portálu LAVDIS (lavdis.cz) a Geoportálu (geoportal.plavebniurad.cz) Státní plavební správy. Konkrétním obsahem jsou schémata vodních cest, plavební informace včetně omezení plavby, plavební mapy zahrnující důležité plavební objekty na vodní cestě, vodní stavy a průtoky včetně

omezujících vodních stavů, provozní informace o plavebních komorách, kontaktní informace přístavů a souhrn aktuálních právních aktů vydaných Státní plavební správou týkající se vodní dopravy. Pro uživatele mobilních zařízení se systémem Android je LAVDIS mobile k dispozici na <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.lavdis>.

PRODEJ | KOUPE | PRONAJEM | KURZY

Soukromá inzerce

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

Firemní řádková inzerce a pronájmy

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

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

PRODEJ

PLACHETNICE



Oldtimer Intrepid, konstruktér A. Mason, USA, d: 9,75 m, š: 2,85 m, r. v. 1980, trup: kostra dub, jasan, obšívka plaňkovaná, modřín 26 mm, o laminováno, interiér mahagon, teak. 2005 generální přestavba, nový motor VOLVO Penta 2020, kormidelní kolo, elektrorozvody, nádrže, vysílačka, Navtex, GPS, kotevní vrátek. Loď je v marině v Chorvatsku. Původní cena 550 000 Kč, při rychlém jednání 300 000 Kč. Kontakt: +420 603 264 672, milkren@seznam.cz

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



Ocelová loď holandského typu po celkové renovaci, délka 7,7 m, šířka 2,8 m, výtlak 3,5 t, motor BUKH 20 kW. Elektrická kotva, splachovací WC, elektrická lednice, nádrž na vodu 100 l, nádrž na naftu 50 l, STK do 5/2025, počet osob na palubě 8, spaní 5 os. Cena: 849 000 Kč, Kontakt: kalkic.rostislav@seznam.cz, +420 602 361 552



Minimálně používaný člun **Jeanneau Cap Camarat 6.5 BR** serie 2 s motorem Mercury Verado 200 HP (vše rok 2018, 20 motohodin, 1. majitel). Loď je v plné tovární výbavě. Stav loď – jako nová. Cena 1 130 000 Kč bez DPH. Kontakt: www.fasyachting.cz, +420 602 378 877



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



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



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



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



Nafukovací člun Ranieri Cayman 23 Sport s laminátovým kylem, 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 1 080 000 Kč Kontakt: +420 777 567 821



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



Regal 2450 (2008), délka 7,2 m, šířka 2,5 m, motor: Volvo 5,7 GXI, kotva s el. navijákem, navigace Garmin s novými mapami. Cena 550 000 Kč bez možnosti odečtu DPH, Kontakt: www.cld.cz, cld@cld.cz, tel.: + 420 777 620 164



Minimálně používaný člun **Jeanneau Merry Fisher 695 Marlin** s motorem Honda BF 175 (vše 2014, 55 motohodin, 1. majitel). Námořní WC, cena 950 000 Kč včetně DPH. Kontakt: www.fasyachting.cz, +420 602 378 877

RŮZNÉ



Ford Dreamer Cap 2,0 I/170 HP, nehavarované univerzální „obytné MPV“ v plné výbavě! Koupěno v ČR, 1. majitel, perfektní stav. Délka 4,97 m. Podvozek: Ford Custom 2,0 I, 170 HP. EURO 6d, cel. hm. 3 000 kg, doložnost cca 500 kg, Hill Holder, 6 míst jízdy/4 spaní, zp. kamera, multimedia, sledování jízdy, pruhů, vyhř. čelní okno, zásuvky USB, 12 a 230 V, topení Webasto s ohřevem vody, nosič 3 kol, TOVÁRNÍ ZÁRUKA do 2021! Nelze odečíst DPH. Cena 1 299 000 Kč, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Westfalia Sven Hedin, MAN 177 HP Automat, NOVINKA na podvozku MAN 2,0 I/177 HP, rozměry d x š x v: 5,98 x 2,04 x 2,55m, max. povolená hmotnost 3,5 t, doložnost vozu včetně nadstandardní výbavy cca 400 kg! Počet míst jízdy/spaní: 4/2, ergonomická zadní lavice s ISOFIXEM, teplovodní naftové topení s bojlerem 4,8 KW, 17" ALU kola, LED osvětlení, navigace 8", zimní paket-výhřev odp. nádrže. Cena: 77 630 EUR, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Etrusco A6600BB, rodinný vůz pro 6 lidí, d x š x v: 6,70 x 2,32 x 3,14m, Fiat Ducato 2,3 I/140 HP, maximální povolená hmotnost 3 500 kg. Doložnost včetně příslušenství ca 517 kg. 90l nádrž na naftu, 16" ALU kola, design karoserie Etrusco, LED osvětlení interiéru, elektrický schod nástavby, baterie nástavby 95 Ah, nádrž na čistou vodu 122 l, odpadní 92 l. Cena: 1 470 755 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

**PRONÁJEM LODÍ
KAPITÁNSKÉ
KURZY
POZNÁVACÍ
PLAVBY**

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

BEMEX BO T
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU
www.bemex.cz



Etrusco T5900FB, Fiat, rozměry d x š x v: 5,95 x 2,32 x 2,90m. Výška interiéru 1,95 m, max. povolená hmotnost 3,5 t. Fiat Ducato 2,3 I/140HP, Euro 6d-Temp, panoramatické střešní okno, zásuvka 230V v garáži, 16" ALU kola, kožený potah volantu a řadící páky, nádrž na naftu 90 l, podlahové topení, příprava pro zpětnou kameru, markýza 3,5 m, nosič kol. Doložnost vozu včetně příplatkové výbavy ca 690 kg! Cena: 49 956 EUR, možnost odpočtu DPH! Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Etrusco I6900SB, Fiat 160 HP, ideální rodinný vůz, d x š x v: 6,98 x 2,32 x 2,93m, výška interiéru 2,13 m, Fiat Ducato 2,3 I/160 HP, Euro 6d-Temp, max. povolená hm. 3 500 kg, doložnost s příplatkovou výbavou ca 480 kg. Počet míst jízdy/spaní 4/4-5, podlahové topení 230 V, chladnička 167 l/29 l, nádrž na čistou vodu 122 l, odpadní 92 l, příprava pro kameru a TV. Cena: 1 699 900 Kč, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

ÚNĚTICKÝ PIVOVAR

Únětické pivo na zahrádce nebo ke grilu, čepované nebo v lahvi, lahodné výčepní nebo tradiční ležák.

Blahodárné účinky Únětického piva si nejlépe vychutnáte přímo v Hostinci Únětického pivovaru, v pražských hospůdkách nebo u Vás na zahrádce.

DEJ BŮH ŠTĚSTÍ!

unetickypivovar.cz
Tel.: 602 224 711

BLUE RENT
Na cestách jako doma!

ETRUSCO

PRONÁJEM
od 1 290 Kč/noc

PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM

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

Předplatné na www.yacht.cz

PRODEJNÍ MÍSTA ČASOPISU YACHT

» PRAHA

YACHT CLUB CERE

PODOLÍ | DOCK | NECHRANICE

www.cere.cz

DOMANSKÝ.cz 

vt project 

SPOLU NA JEDNÉ LODI

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

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



Česká lodní doprava - charter, s.r.o.
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10

+420 272 769 280, +420 602 720 164

www.cld.cz
cld@cld.cz

HONDA MARINE

PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR
závěsné lodní motory - HONDA MARINE
vestavné lodní motory - YANMAR
nafukovací čluny - HONDA HONWAVE
nafukovací čluny s pevným kylem - SPORTIS, CAPELLI
motorové čluny - AMT, MARION
hliníkové lodě - ARRONET
hliníkové pracovní lodě - MS BOAT, ALLNAUTIC

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

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

LODNÍ PLACHTY

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

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

MARINE CENTRUM

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH SKÚTRŮ A MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS

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

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

www.marine.cz

ORBITA SAILING

Specialista na ŘECKO

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

+420 602 502 602

www.orbitasailing.com

» ČECHY

akita yacht

pronájem lodí
kondiční plavby
praktické
kurzy

Velikonoční regata 2021

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

BEMEX BOAT

NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

PRODEJ A PRONÁJEM JACHT
KAPITÁNSKÉ KURZY
VLASTNÍ FLOTILA V CHORVATSKU
ČESKÁ ZÁKLADNA V SUKOSANU
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
+420 485 146 590, +420 607 525 351
www.boatcentrum.eu

 **DAVLE MARINA**

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

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

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

KWS

PRODEJ, SERVIS, PŮJČOVNA
lodí, lodních motorů a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR
BAVARIA Yachts

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

KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLAVBY

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

PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila v Chorvatsku a na Lipně
+420 733 547 260 charter@kws-sports.cz

www.kws-sports.cz

MARINE

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH SKÚTRŮ A MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS

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

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

www.marine.cz

NEBOSCAR

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

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

www.neboscar.cz

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

Výroba a opravy plachet
a doplňků na plachtěnice

Nové prodej a servis
výrobků Elvstrom sails

 **ELVSTROM SAILS**

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

PRODEJ A SERVIS

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

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

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

 **Wavy Boats**

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

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

www.wboats.cz • info@wboats.cz

Bohemia Marine

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

tel.: +420 605 294 983

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

yacht

Předplatte si YACHT



Výhody pro předplatitele

- získáte zdarma ročenku DOVOLENÁ NA LODI 2020
- doručíme vám Yacht až domů
- ušetříte až 33 %



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

www.yacht.cz



MOBIL



ONLINE



TABLET

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



Oceanis Yacht 54

Jachta vycházející z loni uvedeného modelu First Yacht 53, která je však jednodušší na ovládání. V říjnovém vydání vám ji podrobně představíme.



Absolute Navetta 52

Tato 16 metrů dlouhá novinka z dílny Absolute jen potvrzuje trend vzrůstajícího zájmu o lodě s vysokou mírou komfortu jak pro hosty, tak pro kapitána. O pohon se stará dvojice motorů Volvo Penta IPS se sníženou spotřebou paliva.

Z Gran Canaria na Mallorcu

Jak se běžná rutinní plavba z Kanárských ostrovů na Baleáry protáhla a změnila kvůli nečekané karanténě, poutavě popisuje Pavel Myšlovka, kapitán a instruktor jachtingu.



YDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel a šéfredaktor

Daniel Guryča

Inzerce

Markéta Pelcmanová

Marketing

Jana Ježková

Spolupracovníci

Radek John, Pavel Kreuziger,
František Novotný, Peter Hlucháň

Předplatné

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

Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS
Press Media

Předplatné na Slovensku

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

Distribuce a předplatné na Slovensku

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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.cz

No1
LIVING



Time to rest...

www.bydleninavode.cz

OSLAVTE SVOBODU

NASTARTUJTE

NOVÉ MOŽNOSTI



JEEP® COMPASS A JEEP® RENEGADE

**VYUŽIJTE SPECIÁLNÍ BONUS AŽ 250 000 KČ A POŘÍDETE SI SKVĚLE
VYBAVENÉ VOZY S 5LETOU ZÁRUKOU***

* Uvedený výprodejový bonus se vztahuje na modely Jeep Compass: 250 000 Kč a Jeep Renegade: 150 000 Kč. Nabídka platí do vyprodání skladových zásob. Jeep Compass: spotřeba 4,3–9,3 l/100 km, emise CO₂ 130–177 g/km. Jeep Renegade: spotřeba 4,0–8,7 l/100 km, emise CO₂ 126–173 g/km. Použité fotografie jsou pouze ilustrativní. Pro bližší informace o cenách, specifikacích a podmínkách akční nabídky se obraťte na svého autorizovaného prodejce značky Jeep. Na všechny vozy se vztahuje základní 2letá záruka a navíc rozšířená záruka o další 3 roky s limitem do 100 000 km. Informace o záruce poskytované výrobcem jsou uvedeny v záruční a servisní knížce. Uvedené informace mají výlučně informativní charakter. FCA Central and Eastern Europe Kft. si vyhrazuje právo na změnu uvedených informací bez předchozího upozornění. Jeep je registrovaná ochranná známka společnosti FCA US LLC. Podrobnější informace u prodejce a na www.jeep.cz.

Jeep®

ORIGINAL JE JEN JEDEN

**AUTOCENTRUM
DOJACEK**
Showroom Jeep®

Kolbenova 809/31, Praha 9
Kontakt: Petr Mikulík, tel.: 603 883 015
mikulik@dojacek.cz
jeep.dojacek.cz

Sledujte nás na

