12 / 2023 – 1 / 2024

yacht

XXX. ročník
119 Kč / 5,99 €

MOTOROVÝ ČLUN

J CRAFTT 42 TORPEDO

SPECIÁL

Charter 2024 DOVOLENÁ NA LODI

42 PLACHETNICE

ELAN E6
S designem Pininfarina

66 PLAVBA

Cesta je cíl
Ze Skotska do Irska a zpět

WHERE THE SEA FEELS LIKE HOME

AUGURAL / STRATEO

Flybridge / 420 - 460 - 520 - 590 - 690
Nová generace Flybridge / **F4**
S - Line / 420S - 460S - 520S
X - Line / X60 - X70
M - Line / M48 - M8

www.prestige-yachts.com
www.milyo-yachts.com

PRESTIGE®
LUXURY MOTOR YACHTS

51 | CHARTER 2024

DOVOLENÁ NA LODI

Také v letošním roce je součástí zimního dvojčísla ročenka Charter 2024 – Dovolená na lodi. Není se čemu divit, pronájmy lodí jsou stále populárnější a na moře jezdí stále více malých i velkých námořníků.

Na titulu speciálu je fotografie katamaranu Fountaine Pajot Elba 45, který má ve své charterové flotile firma Bemex Boot.

10 | JEANNEAU MERRY FISHER SPORT

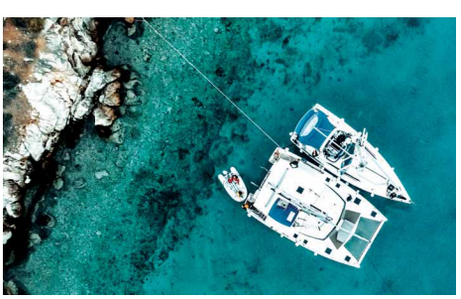
Test motorového člunu Merry Fisher 895 Sport a jeho porovnání s ostatními modely z této řady, která je určena pro aktivní život na vodě, najdete na straně 10.

42 | ELAN E6

Novou plachetnici slovinského výrobce Elan Yachts, která vznikla ve spolupráci s designovým studiem Pininfarina, představujeme na straně 42.

53 | OHLÉDNUTÍ ZA SEZONOU 2023

Majitelé charterových firem a agentur vyhodnotili letošní sezonu a podělili se s námi o chystané novinky pro příští rok od strany 53 ve speciálu věnovaném charteru.



58 | JAKOU LOĎ VYBRAT NA CHARTER?

Petr Pitucha pro vás připravil článek, ve kterém se zamýšlí nad výhodami a nevýhodami katamaranů, a přináší praktické tipy k charterové plavbě na katamaranu. Článek začíná na straně 58.

MOTOROVÉ ČLUNY

8 NORTHMAN 1050 TRAWLER
18 J CRAFT 42 TORPEDO
24 BOLIDE 80
28 BREEZE YACHTING
118 HYDROLIFT C-27

PLACHETNICE, KATAMARANY

8 ARCHIPELAGO 40
9 DUFOUR 44
9 FAREAST 42C
34 PŘESTAVBA ŠKUNERU ATHOS

MARINY

40 PROJEKT ELOUNDA HILLS
48 MOLO JESTŘÁBÍ

CHARTER

66 ZE SKOTSKA DO IRSKA A ZPĚT
76 KONDIČNÍ PLAVBA
80 JADRAN V PLNÉ SEZONĚ
87 KAPITÁNSKÉ KURZY
88 KALENDÁŘ ZAHRANIČNÍCH ZÁVODŮ
90 SPIRIT OF AUSTRALIA
93 SDÍLENÉ VLASTNICTVÍ MEGAJACHTA VICTORIOUS

LODNÍ MENU

72 KARIBSKÁ VÁNOČNÍ A SILVESTROVSKÁ HOSTINA

HISTORIE, LIDÉ

96 BITVY U MYSU BARFLEUR A U LA HOGUE
102 ŠTĚPÁN BENEŠ

SERVIS, ZÁVODY

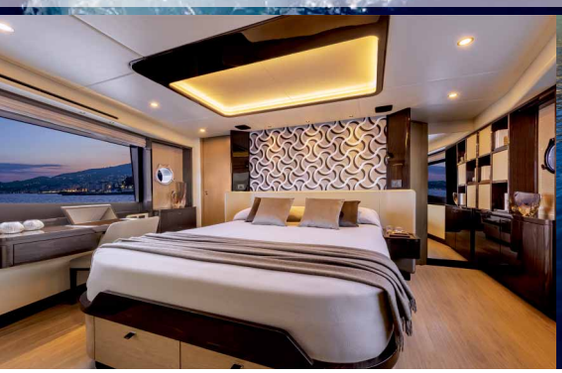
106 ZODIAC NA VENDÉE GLOBE
107 BIOGRAD BOAT SHOW
108 POHÁR AMERIKY
112 JACHTAŘ ROKU 2023
116 VÍKENDY S YC CERE

Na titulní straně J CRAFT 42 TORPEDO. Motorový člun představujeme na straně 18.

ABSOLUTE 60 FLY

ABSOLUTE®

absoluteyachts.com



info@yachtprofessional.cz

YACHT PROFESSIONAL

tel.: + 420 775 799 901

yacht

Milí čtenáři,

konec roku je tradičně doba, kdy se začínáme ohlížet za rokem minulým a také pomalu plánovat rok následující. Tedy alespoň pokud se týká jachtingu a všeho, co s loděmi a plavbou v našich zeměpisných šířkách souvisí. Proto jsme oslovili majitele firem, které se zabývají pronájmy lodí, poprosili jsme je o malé ohlédnutí a zeptali se i na jejich plány na příští rok. Myslím si, že jejich názory jsou zajímavé a že stojí určitě za pozornost. Najdete je ve speciálu Charter 2024 – Dovolená na lodi, od strany padesát tři.

V poslední době jsem od některých čtenářů slyšel postesk, že se věnujeme výhradně novinkám, převážně drahým lodím, které jsou pro řadu lidí nedostupné. Myslím, že pro každého, koho nějaký obor zajímá, je důležité být v obraze a sledovat trendy, které právě novinky ukazují, ať už jde o design, používané materiály nebo technologie, jež nejen lodě zrychlují a dělají je bezpečnější, ale také šetrnější k životnímu prostředí. Jako příklad se dá uvést informace o strategii společnosti YANMAR, která oznámila schválení paliva HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) pro své lodní motory. HVO je ekologickou alternativou k tradičním fosilním palivům, kterou lze okamžitě používat bez nutnosti úprav jejich motorů. Uvidíme kdy, kde a za jakou cenu bude toto palivo dostupné.

Odpovědí na stesky čtenářů je i více prostoru věnovaného lodím z druhé ruky. Například v Německu tvoří prodej použitých lodí šestapadesát procent trhu. Pokud budeme mít příležitost, rádi se budeme k lodím z druhé ruky vracet. V tomto čísle je to test sportovního a velmi rychlého člunu Hydrolift C27, který najdete na straně sto osmnáct. A také jsme pro vás připravili průvodce nákupem starší lodě, tedy shrnutí bodů, na co si dát pozor. Ten nalistujete na straně sto dvacet čtyři.

Milovníky klasických jachet potěší materiál o přestavbě škuneru ATHOS v nizozemské loděnici Royal Huisman. Ti, kteří dávají přednost motorovým člunům, si rovněž přijdou na své. V zimním dvojčísle najdou test motorových člunů Jeanneau Merry Fisher, které jsme testovali na Slapech, a také dvě lodě jakoby z jiného světa. Jedna odkazuje na historii, ač je zcela nová, druhá naopak ukazuje budoucnost.

I když se slovům jako Vánoce snažím vyhýbat, připravili jsme pro vás hned čtyři stránky tipů na vánoční dárky. Pokud plánujete plavbu na zimu nebo na příští rok, najdete v tomto vydání několik reportáží, které pro vás můžou být inspirací. Mne nejvíc zaujal článek Michala Kozlíčka o plavbě jeho posádky ze Skotska do Irska a zpět. Ani kondiční plavba ze Salerna na Maltu okolo souostroví Lipari a zpět není špatným tipem pro ty, kteří se chtějí zdokonalovat a získávat další zkušenosti. Tradičně je toho ale mnohem víc.

Na závěr roku bych vám chtěl poděkovat, že časopis Yacht čtete. Vaše pozitivní reakce jsou pro nás velká vzpruha. Do nového roku vám přejeme vše dobré.

Daniel Guryča
vydavatel

Společnost YANMAR oznámila schválení paliva HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) pro své lodní motory i v katamaranech, které plují v charterových flotilách.

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

FACEBOOK INSTAGRAM

Hledáte kompromis mezi
jachtou a bydlením v první řadě
s výhledem na vodu?

Řešením může být
luxusní provedení stavby přímo
na vodě, kterým **je houseboat**.

Hoď starosti za hlavu, pojď začít žít...

... z lásky k vodě.

Všechny informace o prodeji a kompletní 3D virtuální prohlídku najdete na:

www.itc-real.com **+420 602 221 078**

ITC
REAL ESTATE AND BUSINESS COMPANY

Skromné přání do nového roku

Bůh šel světem a právě došel k našemu domu. Snad to byla náhoda, že potkal zrovna mě. Bylo těsně po půlnoci a z televizorů zněla národní hymna mezi střílením petard a světlic. Popřál jsem mu šťastný nový rok.

Na oplátku se mě zeptal, zda chci splnit nějaké přání.

„Chtěl bych být čestný, spravedlivý, pracovitý a kamarádský, stálý, chytrý nebo spíše moudrý, houževnatý, dochvilný, spolehlivý, milující, rovný ve svých činech, velkorysý a štědrý, nesobecký a přející, abstinent, tvrdý k sobě a jemný k druhým, všímavý, hodný, tichý, přístupný, solidní, seriózní, sdílný i mlčenlivý, obětavý i spravedlivě přísný, vtipný i snášející humor jiných, bdělý, ostražitý, důvěřivý, skvělý, ale ne skvící se, romantický, tvořivý, poetický, hrdý, skromný, odvážný, vášnivý, vytrvalý, otcovský, přesný, s nadhledem, mírný, sečtělý, vědoucí, vzdělaný, bez předsudků, chránící přírodu, nezištný, pravdomluvný, cílevědomý."

Bůh souhlasně přikyvoval. Už ho ale od toho kývání trochu bolela hlava a přerušil mě:

„Ode dneška budeš takový, jaký si přeješ. Ale už bylo dost těch tvých přání k novému roku."

„Mám ještě jedno přání," prosil jsem. „Opravdu poslední."

„Co by sis tak proboha mohl ještě přát," bručel si Bůh pod vousy.

„Přeji si, aby se také o mně ode dneška říkalo, že jsem docela obyčejný a průměrný člověk."

Rudolf Krautschneider

ARCHIPELAGO 40
Expediční jachta

Archipelago 40 bude mistrovské dílo námořního inženýrství a designu a nastavuje nový standard pro průzkumná plavidla pod padesát stop. Navrhla ho firma Chartwell Marine. Tento katamaran pro průzkumné plavby kombinuje ekologicky šetrnou hliníkovou konstrukci s výjimečnou stabilitou. S pozoruhodným dosahem přes dva tisíce námořních mil je schopen doplout na nejvzdálenější místa světa, což je přesně to, co jeho nový majitel zamýšlí udělat.

Katamaran je vybaven nejmodernějšími navigačními a komunikačními systémy, což umožňuje posádce zůstat na palubě ve spojení se světem. Pohon zajišťují pokročilé lodní hybridní diesel elektrické a solární systémy.

Stephen Weatherley, zakladatel a výkonný ředitel společnosti Archipelago Expedition Yachts, k tomu říká: „Jsme potěšeni, že můžeme oznámit prodej prvního katamaranu Archipelago 40 klientovi, který se vydá na vzrušující dobrodružství. Vzali jsme naši ikonickou sedmačtyřicítku a udělali jsme ji o něco menší. Menší motory, nižší emise, snazší kotvení, ale se všemi schopnostmi a silou potřebnou k tomu, abyste se po dni, týdnu nebo měsíci na moři dostali bezpečně domů.“
www.archipelago-yachts.co.uk

NORTHMAN 1050 TRAWLER
Tradice nabitá inovacemi

Zcela nový koncept motorové jachty Northman 1050 Trawler vstupuje také na český trh. Nová loď představuje vše, co si pod kategorií charakterizovanou jako klasický evropský trawler zákazníci představují. Spojuje v sobě nejdůležitější prvky ergonomie a moderních technologií, výborných jízdních vlastností umocněných unikátní stabilizací, s pohodlným obytným prostorem jak v salonu a kajutách, tak na palubě či na horní palubě. Mezi hlavní inovativní prvky patří možnost otevření zadní části boků, které zvětšují zadní palubu nebo možnost posunout pohovku v kokpitu směrem vzad, aby vznikl ještě větší prostor na na zádi.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	9,8 m
Celková šířka	3,4 m
Ponor	0,65/0,85 m
Doporučený výkon motoru	57–320 HP
Maximální rychlost	20 kn (s motorem 320 HP)
Počet lůžek	4 + 2
Oblast plavby CE	B

www.navodevpohode.cz

DUFOUR 44
Dokonalá rovnováha

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	13,91 m
Délka na vodorysce	12,23 m
Délka trupu	13,1 m
Maximální šířka	4,45 m
Hmotnost	10 200 kg
Ponor	2,2 m
Hmotnost kýlu	2 850 kg
Kapacita palivové nádrže	250 l
Kapacita nádrže na vodu	250 l + 180 (volitelně)
Výkon motoru	50 HP
Hlavní plachta	53 m²
Gena	46 m²
www.proyachting.cz	

Nový Dufour 44 navrhla firma Felci Yachts Design a spojuje tvary typické pro celou řadu lodí Dufour s důrazem na ovladatelnost a dobré výkony na plachty.

Interiér promyšlený do nejmenších detailů vytvořil architekt Luca Ardizi. Od elegantních kajut až po prosvětlené obytné prostory bylo pamatováno na vše.

Majitelská kajuta je umístěna v přední části, což umožnilo umístit sem dvojlůžko vzhledem k velikosti jachty opravdu nadstandardně velké. Nechybí samostatná majitelská koupelna pro větší soukromí a pohodlí. Dufour 44 je k dispozici ve čtyřech různých uspořádáních, se třemi nebo čtyřmi kajutami, a také s možností výběru mezi boční nebo přední kuchyňskou linkou.

ELEKTRICKÝ FAREAST 42C
Sbírá trofeje

Dvanáct a půl metru dlouhý katamaran měl světovou premiéru na letošní březnové mezinárodní výstavě lodí v Šanghaji. Fareast 42C je zatím jedinou loděnicí z Číny, která letos vyhrála mezinárodní ocenění, a je prvním čistě elektrickým offshore katamaranem. Jeho design klade důraz na využití prostoru, s otevřenou palubou na přídi a na zádi a se spoustou volného prostoru. Netradičně je vybaven jen dvěma kajutami a dvěma koupelnami, jeho dominantou je ale obrovský volný prostor. Kromě standardní konfigurace je k dispozici i otevřená verze.

Fareast 42C má také možnost kompletního lodního elektrického pohonného systému přizpůsobeného technologií ePropulsion Technology, který zahrnuje systémy napájení, baterie, pohonu a řízení. V této konfiguraci dokáže plout až dvacet hodin a urazit až sto námořních mil cestovní rychlostí v režimu plně elektrického pohonu. Poprvé by měl být představen v Evropě na veletrhu BOOT Düsseldorf v lednu 2024.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	12,55 m
Délka na vodorysce	12,10 m
Šířka	6,8 m
Ponor max.	1,3 m
Maximální počet osob	12
Hmotnost suchá	11 000 kg
Celková hmotnost	15 000 kg
Plocha hlavní plachty	60 m²
Plocha geny	34 m²
Oblast plavby CE	A/B

JEANNEAU MERRY FISHER SPORT

Na vodě aktivně

Trojice velmi podobných motorových člunů z řady Merry Fisher Sport od Jeanneau není určena zdaleka jen k rybaření. Hodí se pro vyznavače aktivního trávení času na vodní hladině. Kromě rybářských potřeb na ně můžete naložit třeba potápěčské vybavení, paddleboard, kajak nebo kompletní prkno i s plachtou.

Řada Merry Fisher Sport je určena pro aktivní život na vodě, nejen pro rybaření. Bezproblémový pohyb a manipulaci například s křídlem od wingfoilu umožňuje prostorná zadní paluba, v tomto případě u Merry Fisher 795 Sport.

Poslední říjnový týden jsme na Slapech fotili Merry Fisher 895 Sport, největší člun z této modelové řady.

V letošním roce jsme měli příležitost vyzkoušet na vodě model 895, největší z této řady, na Slapské přehradě u Cholína. Stihli jsme to těsně před tím, než jej spolupracovníci firmy FAS YACHTING, která je dovozcem motorových člunů Jeanneau, vytáhli z vody a zazimovali. Ostatně v areálu firmy na Cholíně jsme si mohli prohlédnout a osahat i oba menší modely této řady, tedy 695 a 795.

O motorových člunech Merry Fisher francouzské loděnice Jeanneau jsme v Yachtu psali už víckrát. Tato řada se už dávno nezaměřuje na lodě určené výhradně pro rybaření a poklidné vysedávání s prutem. Zvlášť to platí o její řadě Sport. Ta momentálně zahrnuje již zmíněnou trojici modelů Merry Fisher 695 Sport, 795 Sport a 895 Sport. První

Merry Fisher 795 Sport v plné jízdě

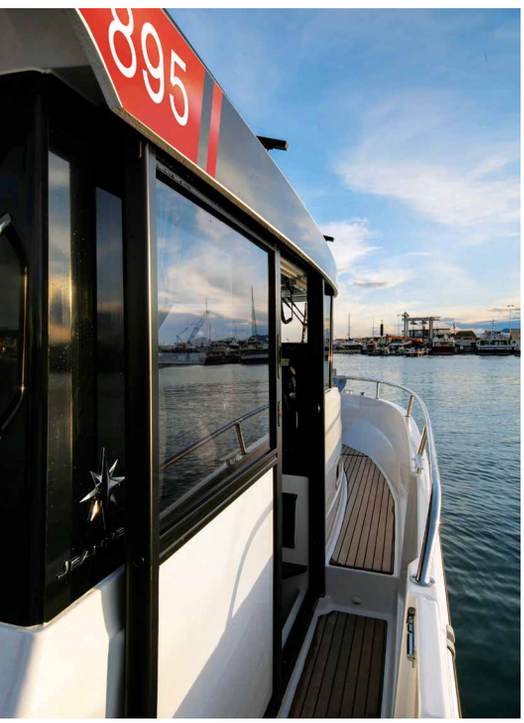
Boční otevírací dvířka u obou větších modelů umožňují pohodlnější nastupování na palubu i nakládání různých věcí či hraček.

dva čluny nesou ještě dodatečné označení Serie 2, tedy lodě druhé generace. Navzdory tomu mají ale všechny tři jachty velice podobné znaky a základní layout. Jde o robustní čluny s klenutou a poměrně vysokou přídí, hranatou nástavbou s kormidelnou asymetricky umístěnou, s čelním sklem skloněným negativně, podobně jako to mívají lodě pro profesionály, a s větším či menším prostorem v podpalubí. Tyto lodě jsou také poháněny výhradně jedním nebo dvěma závěsnými motory.

Zadní paluba má díky sklopným sedačkám variabilní využití nejen pro sport a zábavu, ale i pro odpočinek.

Společným prvkem této modelové řady je asymetricky umístěná kajuta s negativně skloněným čelním sklem. To zajišťuje dobrý výhled i za zhoršených povětrnostních podmínek a menší zahřívání interiéru od slunečních paprsků.

V loděnici firmy FAS Yachting v Cholíně na břehu Slapské přehrady jsou připraveny pro zákazníky modely Merry Fisher 695 Sport a 795 Sport.



Od kormidla je pohodlný vstup na pravoboční ochoz – Merry Fisher 895 Sport.

Uspořádání všech modelů je mírně asymetrické. Kormidelnická budka je o chlup vyosená. Na pravoboku je proto okolo ní víc místa než na levoboku. Paluba pokračuje bez přerušení z kokpitu až na příď. Na levoboku je paluba od úrovně nástavby zvýšená. Asymetrie se pak logicky přenáší i do půdorysu příďového sezení. Podobně je to s přístupem na záďové koupací plošiny po stranách motoru či motorů. Na pravoboku je pohodlnější. Rozvržení zadní paluby vždy zajišťuje dostatek úložného místa právě pod podlahou zadní paluby, která díky řešení venkovního sezení nabízí velký „pracovní" prostor. Vstup na palubu přes záď nebo z vody je díky vysokému nerezovému zábradlí bezpečný. Stejně jako vstup na palubu z boku. U dvou větších modelů jsou na boku dvířka, která usnadňují vstup.

Další významné narušení souměrnosti je v umístění kotvy. Na dvou větších člunech vyčnívá mimo osu lodě, opět blíž k pravoboku. Usnadňuje to přístup ke kotevnímu navijáku. Na nejmenším modelu 695 zřejmě nebylo, snad vzhledem k rozměrům, možné tuto fintu použít. Rozměrové omezení se projevilo i na uspořádání podpalubí. To se pak odrazilo ve vzhledu jednotlivých modelů. Největší loď této řady, Merry Fisher 895 Sport, se od svých menších sester na první pohled liší delší nástavbou. Loď, kterou jsme měli příležitost vyzkoušet na Slapech, byla vybavena i kompletní sadou perseniků, ty zvětší obytný prostor v počasí, jež panovalo během focení této lodi během října na Slapské přehradě.

Kajuty a podpalubí

Tato loď má v podpalubí dokonce dvě kajuty. Jedna je typicky umístěna v přídi, druhá je pod

Testovaná loď Merry Fisher 895 Sport byla vybavena dvěma závěsnými motory Suzuki o výkonu 2x 200 koní, elektronickým řazením a systémem řízení joystickem pro bezpečnější manévry například v plavebních komorách nebo při přistávání.

Merry Fisher 895 Sport má nejen prostornou palubu, ale v podpalubí nabízí posádce dvě kajuty a spaní až pro pět osob.

podlahou kajuty uprostřed trupu lodě se vstupem z levoboku. Na pravoboku je pak téměř plnohodnotná koupelna s toaletou a se sprchou, jen je potřeba počítat s menší výškou. Do podpalubí dvou menších člunů se vešla příďová kajuta s dvoulůžkem a také tyto lodě jsou vybaveny uzavíratelným záchodem.

Jejich kokpit obsahuje v základním provedení rozkládací sezení. Je do něj možné objednat i klasický stůl, který se dá snížením a spojením se sedačkami změnit na menší opalovací plošinu. O něco větší plochu určenou ke slunění lze podobným způsobem vytvořit ze sezení na přídi. Výrobce nabízí u všech člunů spoustu možností, jak udělat loď jedinečnou.

Každý je může důkladně prozkoumat v konfigurátoru na webu. Volby se týkají i vnitřního rozložení nástavby a dveří. Varianty jsou u modelu 695 Sport dveře umístěné vpravo a na přání dveře vzadu, u 795 Sport vždy dveře vpravo a volitelné zadní a levé a u 895 Sport jsou pravé a zadní dveře ve standardní výbavě. Možnost kormidlovat z kokpitu je možná pouze ve spojení s motory Yamaha a to pouze v malé rychlosti. Vnitřní kormidelnické stanoviště najdete na pravoboku. Vybavené je vcelku standardně, záleží na zvolené motorizaci i na požadavcích na navigační přístroje, popřípadě echolot. Ke všem modelům je samozřejmě možné objednat příďový dokormidlovací motor.

Motory a řízení

Kromě vlastních verzí, jejichž konfiguraci si zvolí zákazník, nabízí Jeanneau i možnost pořídit u každé lodě dvě základní varianty. Jedna je optimalizovaná pro klidnou plavbu, druhá pro maximální zážitek. Nejdůležitější faktor, který ho ovlivňuje, bude bezpochyby výkon motoru či motorů. Pro nejmenší loď Merry Fisher 695 Sport začínají možnosti výkonu

TECHNICKÉ ÚDAJE

Merry Fisher	695 Sport	795 Sport	895 Sport
Celková délka (m)	6,71	7,19	8,83
Délka trupu (m)	6,54	6,97	7,98
Šířka (m)	2,54	2,79	2,99
Ponor (m)		0,62–0,92	
Hmotnost bez motorů (kg)	1 500	2 177	3 200 (cca)
Objem palivové nádrže (l)	200	280	2x 200
Objem nádrže na vodu (l)	50	100	100
Oblast plavby / počet osob	C/8	C/9	C/10 – B/6
www.fasyachting.cz			

inzerce

JEANNEAU
OFFICIAL DEALER

plachetnice
motorové lodě

XCS
Excess

excess-katamarany.cz

fas yachting
prodej lodí a příslušenství

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

www.fasyachting.cz

Otevírací střecha zajišťuje přísun čerstvého vzduchu do kajuty.

na sto patnácti koních a končí na sto sedmdesáti pěti. U modelu Merry Fisher 795 Sport je možné si vybírat mezi výkony dvě stě dvacet pět a dvě stě padesát. Největší člun Merry Fisher 895 Sport může nést dvojici motorů od sto sedmdesáti pěti do dvě stě padesáti koní. U všech motorů si navíc lze vybrat mezi elektronickým řazením nebo mechanickým řazením pomocí bovdenů. Obojí má svoje výhody i nevýhody. Mechanické ovládání je spolehlivé a levné. Elektronické je zase pohodlnější a přesnější. Když se však porouchá, je těžší ho opravit. Stojí také více peněz.

Plavební vlastnosti jsou tradičně velmi dobré. Slapská přehrada neumožňuje vždy vyzkoušet vše, co lodě dovedou. Proto jsme se podívali, co o tomto tématu napsali kolegové z magazínu Powerboat & RIB, kteří testovali Merry Fisher 795 Sport v drsnějších podmínkách. Nezdráhají dokonce psát přímo o „příšerném počasí". Člun se však držel a poradil si i s většími vlnami. Pokud vás na vodě s tímto člunem zastihne nějaká polízanice, nemusíte mít obavy. Loď vás bezpečně doveze do přístavu. Také proto si jeden z modelů, který jsme měli možnost vidět v Cholíně v loděnici firmy FAS YACHTING, vybrala pro svoji práci Vodní záchranná služba právě na Slapskou přehradu.

Text Radek John
Foto Daniel Guryča a Jeanneau

Pracoviště kapitána – Merry Fisher 895 Sport

Přední kajuta – Merry Fisher 895 Sport

Příď je možné nechat volnou, díky stolku z ní udělat prostor na odpolední svačinu nebo ji využít jako plochu na odpočinek a opalování.

Husqvarna
Nová éra sečení je tu!
Světová jednička v robotickém sečení
Sekačka Husqvarna Automower® seká trávu 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a poskytuje vám dokonalý trávník. A co je nejlepší? Uvolní vám čas na věci, které máte v životě rádi. Nezáleží na tom jak velký, strmý nebo malý je váš trávník, existuje řada vhodných modelů Husqvarna Automower®, které jsou připraveny ujmout se práce na vaší zahradě.
Vítejte v nové éře sečení. Přečtěte si více a najděte svou ideální sekačku na Husqvarna.cz.

J CRAFT 42 TORPEDO

Butiková klasika překvapivě ze Švédska

J Craft Torpedo označují někteří recenzenti jako nejexkluzivnější člun na světě. Plavidlo švédského výrobce v sobě kombinuje moderní technologie s retro designem, který evokuje slavnou éru motorových člunů z 50. až 70. let.

J Craft 42 Torpedo má dojezd až dvě stě osmdesát námořních mil.

Švédská společnost, která svoje lodě vyrábí na nezaměnitelném ostrově Gotland téměř uprostřed Baltského moře, oznámila prodej již dvaadvacátého kousku J Craft Torpedo. Majitelem se stává nejmenovaný zkušený americký jachtař, který svůj nový člun nechal osadit dvojicí motorů Volvo Penta IPS 650. Předán majiteli byl v posledním čtvrtletí roku 2023. Nejnovější kousek má trup vyvedený v půlnoční modři (Midnight Blue) a má standardní mahagonovou palubu, která je signifikantním prvkem této řady lodí. To celé doplňuje látka s prošíváním ve tvaru diamantu v červené a bílé barvě.

Švédská perla s italskou krví

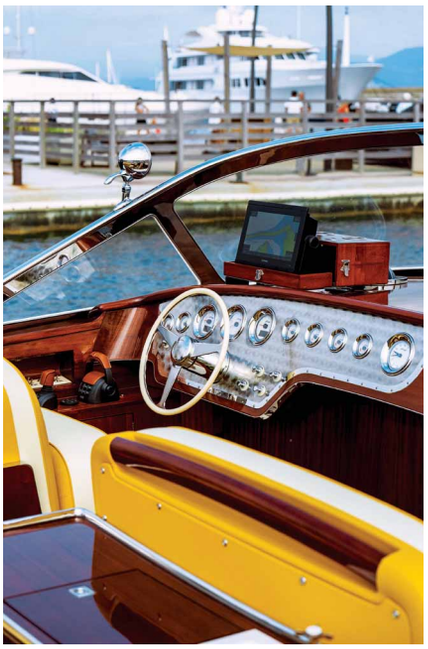
Je poměrně zajímavé, že tato loď nebyla navržena v Itálii, ale ve Švédsku. Jedná se totiž o klasický design, který zkrátka Italům jde. Jenže tentokrát jde o čistě severský počin. Je to loď, která umožňuje jednodenní výlety mezi ostrovy a navazuje na tradici, jež u J Craft funguje už od roku 1999, kdy první loď této značky koupil švédský král. Ten svoje plavidlo mimochodem využívá dodnes.

Samotné Torpedo je ručně vyráběno ve Švédsku řemeslníky, kteří využívají převážně místní suroviny. Kůže, čalounění a látky však výrobce nakupuje od exkluzivních producentů právě z Itálie, takže určitý zlomek italské krve zde přece jen

Příď skrývá sezení s elektricky výškově nastavitelným stolem.

Do kokpitu se vejde na jednodenní plavbu až deset pasažérů.

Trup s výrobním číslem jednadvacet nese jméno BABEBI, má označení „RS“ s kovovou barvou trupu.



Interiér a řízení navozují dojem klasického kabrioletu.

V kokpitu a všude na palubě najdeme jen ty nejušlechtilejší materiály.

můžeme najít. Navíc žádné Torpedo není stejné. Všechny prodané lodě si jejich majitelé samozřejmě nechali nakonfigurovat k obrazu svému, od barev trupu přes materiály interiéru až po detaily jako bimini.

Za zmínku stojí třeba široká škála možností, právě co se týče bimini stříšek. Kromě té klasické, zakrývající prostor kokpitu okolo kormidelního stanoviště a za ním, se setkáme i s kompletním krytem kabiny nebo stříškou, která zakrývá celou oblast od kormidla až za opalovací prostor za pohovkami pro členy posádky. Výrobce uvádí, že ať už si noví majitelé zvolí jakékoliv bimini, nebude tím nijak ovlivněn výkon, respektive rychlost lodi, která i nadále zvládne jízdu na plný plyn.

Pokud se zaměříme na motory, pak jsou zmíněné agregáty Volvo Penta IPS 650 spíše na vrcholu nabídky. Ostatně s maximální rychlostí sedmačtyřicet uzlů se není co divit. Většina zákazníků sahá po „šestistovkách“ s maximální rychlostí dvaačtyřicet uzlů. V každém případě se ale vždy jedná o dvojici výše uváděných motorů. Při relativně kompaktním provedení je jasné, že výkon je dostatečný. Motory doplňuje pohon IPS a logicky i ovládání joystickem společně s nejmodernějšími technologiemi, které činí z manévrování v marinách výjimečně snadnou záležitost.

Nadstandardní interiéry

Výroba této lodi, jejíž mahagonové dřevo mimochodem pochází z plantáží a nevytváří

inzerce

J Craft s výrobním číslem dvaadvacet má trup v nádherné modré barvě.

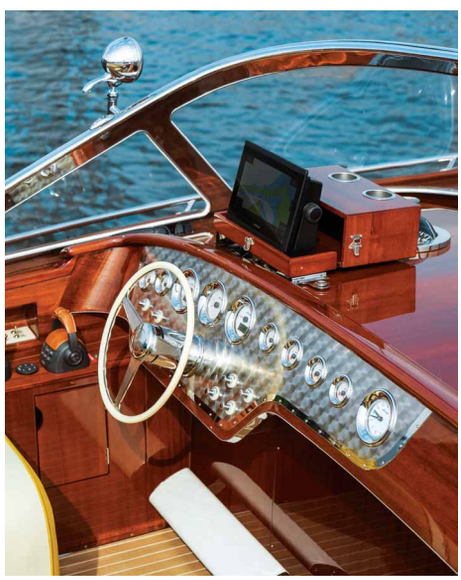
tak další zátěž na původní pralesy, trvá podle výrobce až devět tisíc pracovních hodin. Není divu, že se nejedná právě o nejlevnější záležitost, i pokud vezmeme v úvahu cenu práce ve Skandinávii.

Stejně luxusní jako exteriér lodi jsou i její interiéry. Ty jsou primárně určeny pro jednodenní plavby, ale čtyři lidé se zde bez problému vyspí i přes víkend. Přímo pod stanovištěm kormidla je jedna pohodlná dvojpostel, na přídi pak pohovka, která se dá přetvořit na další postel pro dva.

Právě nadstandard a absenci kompromisů oceňují američtí zákazníci společnosti J Craft, mezi které patří i majitel plavidla s výrobním číslem dvaadvacet. Každý nový vlastník člunu J Craft 42 Torpedo získá v ceně týdenní pobyt v domovině výrobce na ostrově Gotland. K dispozici je majiteli zkušený kapitán pro testování a odzkoušení lodi ve všech režimech plavby, které na Baltu můžou nastat.

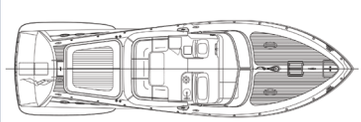
Rok 2023 byl pro loděnici J Craft rekordním. Dokázala prodat tři kusy těchto lodí a otevřela pobočku v USA. Jejich lodě jsme mohli vidět na podzim na výstavách v Cannes a v Monaku a určitě to nebylo naposledy. Nejsou pro každého, ale oko každého, kdo má rád lodě a dobré řemeslo, musí potěšit.

Text Pavel Kreuziger
Foto J Craft



Přístrojovou desku jako z minulého století doplňuje moderní navigace, která může být ukryta v mahagonové schránce, pokud není zrovna potřeba.

Vyklápěcí dvířka na zadním čele ukrývají vysouvací lávku pro pohodlný výstup na molo.



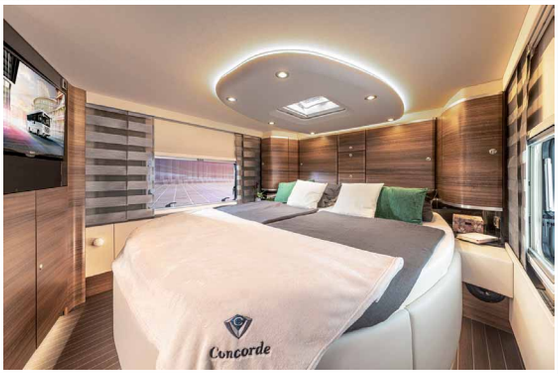
TECHNICKÉ ÚDAJE

J Craft 42 Torpedo

Celková délka	12,63 m
Délka paluby	12,16 m
Délka u vodorysky	10,85 m
Šířka	3,63 m
Ponor	0,95 m
Max. rychlost (lehká loď)	47 kn
Dojezd při cestovní rychlosti	280 Nm
Objem nádrží na naftu	800 l
Objem nádrže na vodu	200 l
Materiál trupu	sklolaminát
Motory	2x Volvo Penta IPS 650
Počet lůžek	4
Cestovní rychlost	30 kn

BLUE RENT

Na cestách jako doma!



BLUE RENT

Nový showroom na nové adrese:

Čisovice 306,
Praha - západ

☎ +420 777 656 272

www.bluerent.cz

PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM

BOLIDE 80

Překonává očekávání i rychlost sedmdesát uzlů

Bolide 80 je prvním z řady označované jako „Hyper Muscle Yacht“, která se zrodila ze zkušeností zakladatele Brunella Acampory a jeho mezinárodního týmu designérů a inženýrů.

Loď s pořadovým číslem jedna opustila hangár číslo čtyři, ve kterém sídlí Victory Marine ve městečku Tombolo nedaleko Pisy. Loděnice počítá do budoucnosti s výrobou lodí v délkách od šedesáti do sto sedmdesáti stop. Bolide 80 má celokarbonový trup vyrobený z high-tech materiálů, jako jsou uhlíková vlákna vyrobená společností Microtex a speciální zakázková strukturální jádra dodávaná společností Diab.

„Loď překonala všechny cíle projektu jak z hlediska maximální rychlosti, jejíž hodnota leží nad hranicí sedmdesáti uzlů, tak z hlediska cestovní rychlosti. První testy potvrdily dokonalou ovladatelnost při všech rychlostech, a to díky inovativnímu systému řízení od firmy Xentou. Neoficiální rekord nejrychlejší jachty na světě byl dosažen hned během prvních testovacích dní,“ sdělil Massimo Bruni, technický manažer studia Victory Design.

„Vícestupňový“ trup generuje extrémně nízký třecí odpor během plavby. Trup klouže po směsi vody a vzduchu a díky tomu zvládne plavbu rychlostí více než sedmdesát uzlů. Během námořních zkoušek, které byly provedeny mezi Livornem a Marinou di Pisa, dokázal Bolide 80 snížit spotřebu paliva na míli o třetinu ve srovnání s jakoukoli jachtou stejné délky při stejné rychlosti. Při cestovní rychlosti dosahuje spotřeby asi deset litrů nafty na námořní míli. Navíc s rostoucím rozdílem rychlostí se spotřeba snižuje na polovinu. Při rychlosti padesát uzlů Bolide spotřebuje polovinu paliva ve srovnání se současnými podobně velkými jachtami, které plují rychlostí třicet uzlů.

Rekordních rychlostí dosahovala jachta Bolide 80 hned při prvních testovacích plavbách.

Bolide 80 je vybaven dvěma nezávislými kormidly, které fungují jako v systémech s foily a umožňují kapitánovi bezpečně řídit loď i ve vysokých rychlostech.

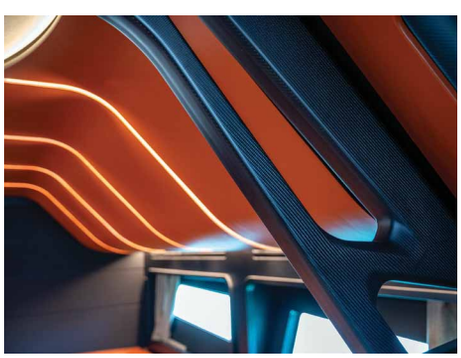
Bolide nachází své ideální nastavení díky patentovanému pohonnému systému T-Drive od Flexitab & TS s kompozitními klapkami od Flexitab. Tři vrtule v kombinaci se systémem automatického trimování neustále nastavují ideální úhel. Je to systém převzatý z největších závodních motorových člunů.

Bolide překonal všechna očekávání a prokázal vynikající schopnost plavby v naprostém pohodlí a bezpečí, a to jak při cestovní rychlosti přes pětapadesát uzlů, tak i při dosažení maximální rychlosti třiasedmdesát uzlů. Potřebný výkon dodává trojice dieselových motorů MAN.

Silueta jachty je aerodynamická, sportovní a rafinovaná a dá se bez nadsázky souhlasit s majitelem loděnice, že jde o umělecké dílo, které vzniklo ve studiu Victory Design Style Center. Tvar pevné střechy byl navržen tak, aby snížil aerodynamický odpor a chránil kapitána před větrem a slunečním zářením během plavby.

Interiéry jsou výsledkem spolupráce mezi architektem Stefanem Faggionim a interním designérským týmem Victory. Navržená dispozice je zcela na míru a poskytuje promyšlené vnitřní uspořádání zařízené ve stylu rafinované a moderní jednoduchosti se zvláštním důrazem na soukromí, ale bez obětování velikosti. Vybrané materiály jsou té nejvyšší kvality, karbon a kůže

Prostorný salon



Karbonová struktura žeber je v interiéru přiznaná a tvoří jeho součást.

Veškeré provozní informace se zobrazují na velkých displejích.

Kromě karbonu zde našlo jako materiál své místo i teakové dřevo.

Klasické úložné prostory nahradily závěsné skříně s povrchem z ušlechtilé kůže.

vytvořené nejlepšími mistry made in Italy, stejně tak látky z přírodních vláken, jako je len, hedvábí a kašmír, které dodává společnost Loro Piana.

Přístup interiéru lodě umožňují dvě symetrická schodiště, která navazují na kokpit. Do kuchyně se vstupuje z levé strany. Je to technický, ale elegantní prostor s kontrasty mezi matnou černou, přírodním teakem a některými lakovanými prvky v koňakové barvě.

Kuchyňka vede přímo do kapitánské kajuty vybavené pohodlnou manželskou postelí, šatní skříní, psacím stolem a elektrickým ovládacím panelem a také vlastní koupelnou. Kuchyň je rovněž propojena s barovou částí.

Schodiště na pravoboku vede do soukromého salonu, který lze přeměnit na kajutu pro hosty s televizí a vlastní koupelnou. Ta se dá využít i jako denní toaleta.

Přepážky jsou potaženy kůží v barvě slonové kosti v kontrastu s matně černě lakovanými boky a stropy, stejně jako uvnitř malé koupelny, kde vyniká umyvadlová skříňka z mramoru Port Saint-Laurent s lakovaným podstavcem v koňakové barvě.

Vrátíme-li se k hlavnímu vchodu, na pravé straně je navigační pult osazený dvěma monitory a interaktivní obrazovkou pro obecné ovládání všech palubních systémů. Symetricky k tomuto pultu je po levé straně venkovní bar vybavený vinotékou a dřezem.

Uvnitř čtvercového prostoru, který zabírá nejpohodlnější část lodi, najdeme dvojitou symetrickou pohovku ve tvaru C.

Koupelna majitele je vybavena karbonovou toaletou a bidetem a nechybí pohodlná sprcha s teakovým bočním sedátkem. Všechny palubní kohoutky a vodovodní baterie jsou od italské firmy Officina Nicolazzi s matným černým povrchem a evokují kouzlo mechanické jednoduchosti.

Majitelská kajuta disponuje centrálním lůžkem, jehož základnu tvoří dvě zásuvky.

Bolide 80 měl premiéru pro veřejnost na Monaco Yacht Show v září letošního roku.

Text Marek Bylnický
Foto Bolide Yachts

TECHNICKÉ ÚDAJE

Bolide 80

Celková délka	24,9 m
Šířka	5,4 m
Ponor	0,9 m
Výtlak	80 t
Maximální rychlost	76 kn
Cestovní rychlost	50 kn
Dojezd	345 Nm
Motory	3x MAN V12-2000
Výkon	3x 2 000 HP

www.bolideyachts.com

inzerce

AKČNÍ CENA
lodní motor BF 20

NAFUKOVACÍ ČLUNY HONDA

Honda Marine představuje svoji 3 generaci oblíbených člunů HonWave. Jsou nyní ještě odolnější, pevnější, rychlejší, komfortnější a hlavně bezpečnější. V délkách od 2m do 4m v různých provedeních podlahy, lze využít zvýhodněné nabídky kompletů s motorem HONDA.

HONDA MARINE

ENGINEERING FOR Life

Kaiserwerft Baron 102' SEA BREEZE ONE (2004) byl prodán za 2 300 000 eur včetně DPH.

NOVÁ NABÍDKA POUŽITÝCH JACHET

Díky spolupráci Altumare a Breeze Yachting

Breeze Yachting je rychle rostoucí prodejce použitých motorových jachet. Každý měsíc najde nového majitele v tomto systému prodeje jedna použitá jachta nad čtyřiadvacet metrů délky nebo s hodnotou přes jeden milion eur. Breeze Yachting právě vstupuje na náš trh prostřednictvím společnosti Altumare.

Prodej použitých jachet většinou funguje tak, že se broker domluví s prodávajícím na ceně a získá od něj data o jachtě, která pak zveřejní na svém webu a případně na dalších webech s nabídkou použitých jachet. Breeze Yachting to dělá tak, že propaguje každou jachtu individuálně, investuje do pořízení video prohlídky a seznámení se s jachtou i kapitánem, případně posádkou. Zájemci o koupi tak dostanou nezávislé informace z vlastních zdrojů Breeze Yachting. Tento způsob prodeje uvede Altumare na náš trh v následujících týdnech. Samozřejmě s kompletní lokální podporou. Naopak majitelům, kteří chtějí svou jachtu prodat, nabídne Altumare kompletní servis a prezentaci v systému Breeze Yachting. S prvními zájemci je již firma Altumare v kontaktu a první nabízené jachty jsou k dispozici na webu altumare.cz.

Tomáš Kapička, jednatel Altumare, k tomu říká: „Ve spolupráci s Breeze Yachting rozšiřujeme nabídku o použité jachty. Myslím, že ten nový systém, který zavedl v prodeji použitých jachet pan Cornelius Kistler, zakladatel Breeze Yachting, je opravdu dobrý. Spolupráci jsme připravovali již dříve, nyní se ale vše urychlilo. Cornelius Kistler propojil Breeze Yachting se Sanlorenzo Adria a převzal na starost vedení obchodního týmu a strategii v prodeji nových i použitých jachet. Díky spolupráci se Sanlorenzo Adria máme v nabídce nové motorové jachty Sanlorenzo a Bluegame od délky

dvaačtyřicet stop až po individuální sedmdesátimetrové projekty, včetně kategorie Explorer o výtlaku těsně pod 500GT a nově díky spolupráci s Breeze Yachting i velký výběr použitých jachet."

„Převzít odpovědnost za prodej nových jachet Sanlorenzo v celkem deseti zemích včetně Česka a Slovenska a pokračovat v úspěšném rozvoji prodejního systému použitých jachet Breeze Yachting je pro mě novou výzvou a těším se na spolupráci s Altumare na českém a slovenském trhu. Klienty z těchto zemí známe, obraceli se na nás už v minulosti a jsem rád, že jim teď můžeme nabídnout kompletní lokální podporu," říká Cornelius Kistler, obchodní ředitel Sanlorenzo Adria a zakladatel Breeze Yachting Swiss.

Tým Breeze Yachting na palubě Sanlorenzo SX76

Curvelle QUARANTA (2013) byl prodán za 6 950 000 eur bez DPH.

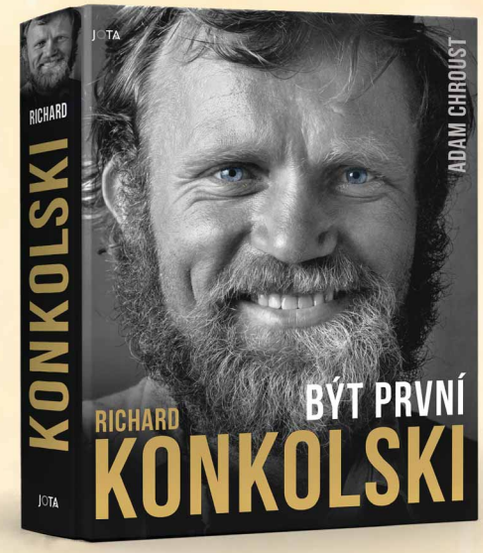
Mezi jachty, kterým Breeze Yachting Swiss v posledních měsících našel nového majitele, patří devětatřicet metrů dlouhý Jongert 39m jménem LUCIA z roku 2011, Kaiserwerft Baron 102' z roku SEA BREEZE ONE nebo jachta Curvelle z roku 2013 jménem QUARANTA. Nezanedbatelným benefitem pro majitele je možnost jachtu užívat prakticky okamžitě po dokončení transakce.

Text Marek Bylnický
Foto Altumare

Jongert 39m LUCIA (2011) byl prodán za 8 900 000 eur bez DPH.

Adam Chroust
Richard Konkolski. Být první

Nejslavnější český mořeplavec Richard Konkolski začal svoji první plachetnici NIKÉ stavět ve sklepě bohumínského paneláku. Z modřínu, který sám našel, pokácel a nařezal z něj prkna. Vítěz řady námořních závodů dosáhl dvanácti světových rekordů, třikrát sám obeplul zeměkouli. Poprvé na druhé nejmenší lodi historie a jako první suchozemec v dějinách. Svému snu obětoval všechno. Poznal svět, reprezentoval vlast, stavěl dům domorodému náčelníkovi, večeřel s princem Philipem, rval se s divokými vichry, přežil těžké bouře i vymrštění z lodi do oceánu, kde bojoval o holý život. Posouval hranice možného. Mnohokrát byl na své přetížené lodi k smrti vyčerpaný, promrzlý, promočený, zraněný a na pokraji sil. Zasloužilý mistr sportu a čtyřnásobný jachtař roku ve třech různých zemích strávil na mořích a oceánech víc než pět let. Nová publikace od nakladatelství JOTA zachycuje na více než šesti stech stranách jeho život jako jeden dlouhý a napínavý příběh. Knihu je možné objednat na **www.jota.cz**.



Vánoce s glo
v barvách nebe

Populární značka glo, známá jako zařízení pro užívání nikotinových alternativ, se letos představila novinkou glo HYPER X2 AIR. V barvách inspirovaných barvami nebes a ultratenkém a odlehčeném slim formátu potěší jako dárek každého dospělého uživatele, který se rozhodl vydat při užívání nikotinu alternativní cestou a vsadit na moderní technologie. Poslední generace glóčka je plně kompatibilní také s novými bylinnými náplněmi veo určenými k zahřívání, jež představila společnost BAT na podzim. Cena od 590 Kč. **www.batstore.cz**

Samonafukovací záchranná vesta
Baltic Legend 165 Harness SLA

Objevte svobodu na otevřeném moři s „Baltic Legend 165 Harness SLA", vaší záchrannou vestou pro náročné podmínky. Ultra lehký design, integrovaný bezpečnostní postroj a samonafukovací mechanismus zaručují bezpečí bez jakýchkoli kompromisů. Sprayhood, světlo a držák na AIS jsou zde tedy samozřejmostí. Model s označením SLA je v souladu s předpisy World Sailing OSR. Buďte připraveni na vše, co přinese oceán. Cena je 5 900 Kč, další podrobnosti najdete na **www.kws-shop.cz**.

Jachtařské kalhoty HARKEN Men's Hyperseal 3-Layer Bibs

Vysoké unisex jachtařské kalhoty s prodlouženými nohavicemi a neoprenovými manžetami pro celodenní použití na lodi jsou vyrobeny z třívrstvé tkaniny Hyperseal Pro s voděodolností 20 000 milimetrů. Podlepené švy jsou doplněny povrchovou úpravou DWR, která zajišťuje odolnost vůči oděru a skvrnám.

Celodenní pohyb na palubě zpříjemní dvousměrný streč na kolenou a zádech, který neomezuje v pohybu, měkká trikotová podšívka, která nestudí, a přední zip po celé délce.

Kalhoty jsou k dispozici ve velikostech XS, S, M, L, XL, XXL a jejich cena je 5 590 Kč. **www.harkensport.cz**

Nové Garmin Quatix 7 PRO

Americká značka Garmin stihla před Vánocemi na poslední chvíli představit nové chytré jachtařské hodinky Quatix 7 PRO. Jsou určeny pro středně velké zápěstí a na první pohled zaujmou zářivým AMOLED displejem se skvělou čitelností. Hodinkám nechybí tradiční jachtařské funkce, jako jsou alarm na utržení kotvy, funkce muž přes palubu, regatové stopky nebo predikce přílivů a odlivů. Všestranně aktivní jachtaře potěší široká škála sportovních i outdoorových funkcí s celoročním využitím. Hodinky se mohou pochlubit i velmi slušnou výdrží, až šestnáct dní na jedno nabití. Cena hodinek je 23 990 Kč, více informací na **www.garmin.cz**.

Wakesurfing jako netradiční dárek k vánocům

Udělejte radost originálním dárkem ve formě voucheru na nevšední zážitek na italském Lago di Garda se společností YourWave.

Wakesurfing si zamilujete. Jde o velmi bezpečný a nenáročný vodní sport, při kterém surfujete na své nekonečně dlouhé vlně. Luxusní loď Nautique G23 Paragon vytváří opravdu velkou vlnu a komfort na palubě oceníte, i když zrovna nesurfujete.

Pokud nemáte s wakesurfingem žádné zkušenosti, trpělivý instruktor YourWave vám vše vysvětlí, názorně ukáže a do pár minut vás to naučí. Zkušení jezdci ocení vlnu a velký výběr wakesurfových prken. Objednávku voucheru a více informací najdete na **www.yourwave.cz**.

Jachtařské šortky HARKEN
Men's Ballistic Eco Padded Shorts

Oblíbené rychleschnoucí jachtařské šortky pro použití na lodi i na břehu mají vyztuženou sedací část s vyjímatelnou vycpávkou pro komfortnější sezení na palubě. Jsou k dispozici v barevných provedeních Sand, Rust, Navy a Carbon a jejich materiál je vyroben z bambusového vlákna s příměsí karbonových a nylonových vláken jako čtyřsměrný streč. K dispozici jsou ve velikostech pasu 30, 32, 34, 36, 38 a jejich cena je 2 290 Kč. **www.harkensport.cz**

DLABKA Barreled Gin
Pro gentlemany i námořníky

Vychutnejte si vyladěnou chuť bylin a koření v harmonickém spojení s mužnou dřevitou vůní a svěží ovocitou chutí, které tomuto netradičnímu ginu propůjčil sud po portském víně. DLABKA Barreled Gin je specialita pro opravdové gurmány.

DLABKA Distillery je malá rodinná palírna z Českého ráje, jejíž vizí je získat z ovoce, bylin a dalších surovin to nejlepší a uchovat to v lahvi. Portfolio tvoří pestrá nabídka ovocných pálenek, ginů, likérů a brzy i vlastní whisky. **Eshop.dlabka.cz**

LIFT FOILS LIFT4

Na nejnovější generaci efoilu LIFT4, od společnosti Lift Foils, se může jezdec prohánět až 2,5 hodiny, baterii přitom nabije za pouhých devadesát minut. I díky této revoluční výdrži baterie je značka Lift Foils, která efoil vymyslela a jako první začala vyrábět, celosvětovým lídrem na trhu.

Kromě prodeje efoilů a příslušenství nabízí společnost YourWave také lekce jízdy, testování různých sestav efoilů a pomoc s výběrem té správné kombinace pro zákazníky. V ceně od 10 995 eur je i výuka jízdy, osobní doručení a pomoc s kompletací.

Radost si ale můžete udělat také pouze zakoupením voucheru na lekci jízdy na efoilu na Lago di Garda nebo na Phuketu. Podle YourWave je jízda na efoilu velmi jednoduchá a každého z mnoha stovek klientů naučili jezdit během první devadesátiminutové lekce. Krásné fotky a videa z jízdy jsou v ceně.

Více informací najdete na **www.yourwave.cz**.

MARINE CENTRUM
Nejlepší místo pro nákup dárků

Prodejna lodí, jachtařské módy, lodních motorů a příslušenství MARINE CENTRUM v Praze 4 – Modřanech nabízí na ploše čtyři sta metrů čtverečních vše, co byste na vodě nebo u vody mohli potřebovat. V čase před vánočními svátky je ideální příležitost využít posezonních slev. Kromě jachtařské módy zde najdete laminátové, hliníkové i nafukovací čluny, originální značkové příslušenství Sea-Doo a samozřejmě také vodní skútry této značky. Otevírací doba je od pondělí do pátku od 9:30 do 17:00 hodin. Akční nabídky sledujte na **www.marine.cz**.

Předplatné WINE & Degustation
jako dárek

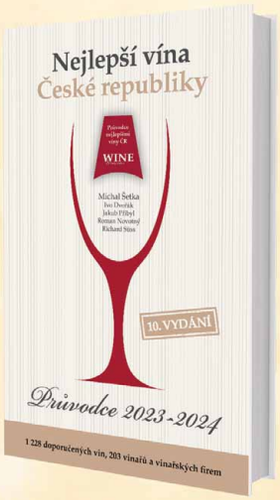
Darujte svým blízkým na celý rok vlastního průvodce světem vína. Časopis WINE & Degustation je měsíčník pro milovníky vína, kteří vnímají svět vína a gastronomie jako téma, jež patří k jejich životnímu stylu. Každý měsíc přináší domácí i zahraniční aktuality, cesty za vínem, rozhovory s tuzemskými i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

Cena ročního předplatného: 990 Kč
www.w-d.cz

Darujte publikaci Nejlepší vína České republiky, Průvodce 2023–2024

Úspěšnou publikaci „Nejlepší vína ČR, Průvodce 2023–2024“ vydává redakce WINE & Degustation letos již po desáté. Obdarujte své blízké a milovníky vín knihou s obsáhlým hodnocením 203 českých a moravských vinařství a jejich vín a s širokým výčtem možností vinařské turistiky.

Kromě 1 228 doporučených vín kniha obsahuje opět nejaktuálnější informace o vinařských podoblastech a spolcích a představuje jedinečný a praktický zdroj informací z tuzemské vinařské scény v ucelené podobě.

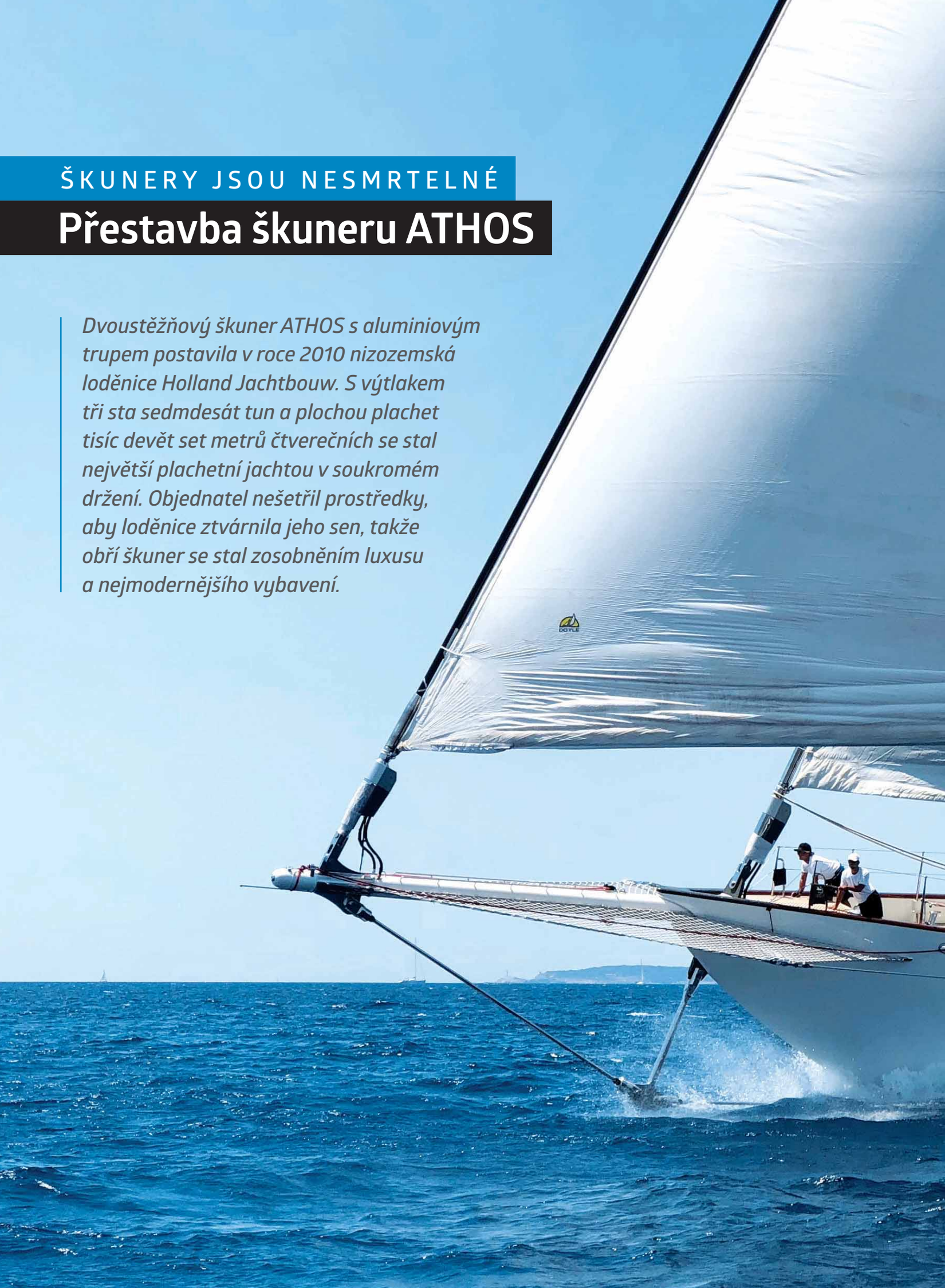


Cena: 349 Kč
www.w-d.cz

ŠKUNERY JSOU NESMRTELNÉ

Přestavba škuneru ATHOS

Dvoustěžňový škuner ATHOS s aluminiovým trupem postavila v roce 2010 nizozemská loděnice Holland Jachtbouw. S výtlakem tři sta sedmdesát tun a plochou plachet tisíc devět set metrů čtverečních se stal největší plachetní jachtou v soukromém držení. Objednatel nešetřil prostředky, aby loděnice ztvárnila jeho sen, takže obří škuner se stal zosobněním luxusu a nejmodernějšího vybavení.

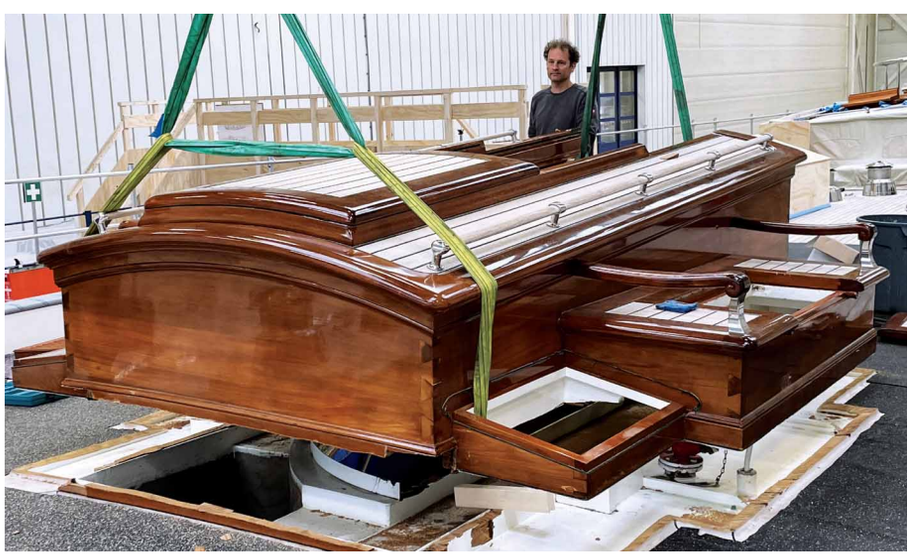


ATHOS

Majitel i hosté na palubě mají veškerý komfort a zázemí, a tak není nutné vyhledávat rušné mariny.

V roce 2021 však došlo k překvapivému obratu, když nový majitel požádal firmu Huisfit o celkovou přestavbu a modernizaci škuneru, včetně prodloužení zádě, předělání paluby a podstatných částí interiéru. Nicméně ATHOS si škunerové oplachtění uchoval, včetně čelenu. Tato překvapivá modernizace svědčí přinejmenším o dvou věcech – jak rychle zastarávají i nejluxusnější jachty a jaká technická kouzla dokáží dnešní loděnice.

Že přestavby, modernizace a optimalizace starších konstrukcí znamenají v jachtingu narůstající trend, dokládá existence firmy, na niž se nový majitel ATHOSU po ročním provozu obrátil s požadavkem škuner modernizovat. Jedná se o divizi světoznámé loděnice Royal Huisman, jež se pod názvem Huisfit oddělila od mateřské firmy, aby se zcela mohla soustředit na program, jenž se dá nazvat 3R – Refit, Rebuild, Renewal. Huisfit sídlí v Amsterdamu a může přestavovat lodě od čtyřiadvaceti metrů až po více než stometrové jachty. Ačkoli k renovaci pohárové jachty ENDEAVOUR došlo v loděnici Royal Huisman již v roce 1989, teprve rostoucí počet zájemců o renovaci v novém století přiměl nizozemskou firmu vytvořit zvláštní divizi Huisfit, která v posledních třech letech renovovala, nebo má rozpracovanou přestavbu čtrnácti megajachet, mezi nimiž zaujala v letech 2021–2022 přestavba škuneru ATHOS s délkou trupu dvaašedesát metrů první místo jako největší plavidlo, jaké doposud v areálu firmy prošlo omlazovací kúrou.



Přestavba byla poměrně radikální, včetně instalace nové příďové nástavby.

Úpravy trupu

Aby za majitelským kokpitem vznikla na zádi nová dvoumetrová plocha pro slunění, musela být záď škuneru o jeden a čtvrt metru prodloužena. Ačkoli se na první pohled jedná o jednoduchou úpravu, vyžadovalo připojení nové záďové sekce velkou zkušenost při návrhu a výrobě nové aluminiové konstrukce, aby plynule navazovala na linie stávajícího trupu.

Majitelský kokpit byl též přestavěn kvůli snadnějšímu přístupu a dovybaven dalšími vymoženostmi, včetně chladničky a výrobníku ledu. Změny doznal i zadní palubní domek, navazující na majitelský kokpit. Rozmístění nábytku a čalounění bylo modernizováno a závěrečnou tečku za přestavbou zádě udělalo vsazení teakového zrcadla.

Velkou změnu doznal i hlavní kokpit a palubní domek či hlavní nástavba za hlavním stěžněm. Cílem úprav bylo vytvořit skutečné společenské středisko pro setkávání a oslavy, venkovní obědy a odpočinkové aktivity. Nový kokpit je širší a delší, takže v něm může pohodlně stolovat až dvanáct lidí. Jsou zde i zákoutí pro neformální popovídání, nebo kde se dá v klidu číst. Kávové stolky jsou konstruovány tak, aby se daly snadno změnit ve stoly jídelní a bar byl dovybaven chladničkou a výrobníkem ledu.

ATHOS opouští nizozemskou loděnici v plné kráse a lesku zapadajícího slunce.

V zadní části hlavního kokpitu byly též překonstruovány přístrojové desky a umístěny vlevo a vpravo od kormidelního kola. Úpravy si vyžádaly zvednutí podlahy hlavního palubního domku do jedné úrovně, čímž se podstatně zlepšil výhled. Všechen interiér, včetně navigačního stanoviště, byl odstraněn a nahrazen novým. Nástavba nyní vyhlíží jako mnohem větší, pohyb uvnitř je snadnější a přibylo denního světla.

Na přání nového majitele byla vyměněna i střední nástavba.

Též příď doznala změn. Původní palubní průlez, jímž měla posádka přístup do svých ubytovacích prostor, nahradil třetí palubní domek v témže stylu jako dva zadnější. Je v něm umístěno nové navigační stanoviště a záložní kormidelna, navíc poskytuje posádce společenský prostor a přístup do podpalubí. Současně konstrukce domku zjednodušila ventilační systém strojovny a ztlumila hluk motorů.

Podpalubí

Majitelské apartmá bylo zcela vyklizeno, překonstruováno a znovu vybaveno. Na obou bocích přibylo po jednom lodním okénku, čím byl odstraněn stávající hluchý prostor a přeměněn v plně uživatelný. Místo jedné koupelny byly vestavěny dvě a nová toaleta s přímým vstupem. Původní obložení z pevných materiálů nahradily textilie a plaňkovou podlahu zakryly koberce, aby se vytvořilo teplé a tiché prostředí. Toaleta přímo před majitelským apartmánem byla odstraněna

Elektronické ovládání motorů je na levoboku.

a uvolněný prostor začleněn do zadní levoboční kajuty hostů, což umožnilo vestavět pódiové dvojlůžko a pohovku.

Jako v ostatních třech kajutách pro hosty i zde pokrývá podlahu koberec a ostění je vyčalouněno. Vše uvnitř chodby, jež spojuje kajuty hostů, prošlo renovací, jsou tu nové stěny, nová podlaha, nové koberce a dokonce nový lustr. Největší změnou je tady však náhrada původních točitých schodů do hlavní nástavby novým, řemeslně dokonale provedeným a prostornějším schodištěm.

Z hlavní nástavby vedly původně schody dopředu do spodního salonu s otevřeným sezením a kuchyní v jednom prostoru. Nacházel se zde i krb, jenž byl odstraněn, načež byla novou příčkou oddělena útulná a soukromá místnost menší velikosti na pravoboku. Za příčkou na levoboku našla místo nová kuchyně na míru se vší výbavou pro špičkové vaření. Vybylo i místo pro stevardku, aby v kuchyni nerušila šéfkuchaře. Zbývající prostor vyplnila knihovna, situovaná napříč trupem a vybavená novým luxusním nábytkem.

Ubytovací prostor posádky dostal prádelnu s nejmodernějším vybavením, kajuty posádky pak mají nové podlahy a jídelna posádky těží z nových pracovních desek.

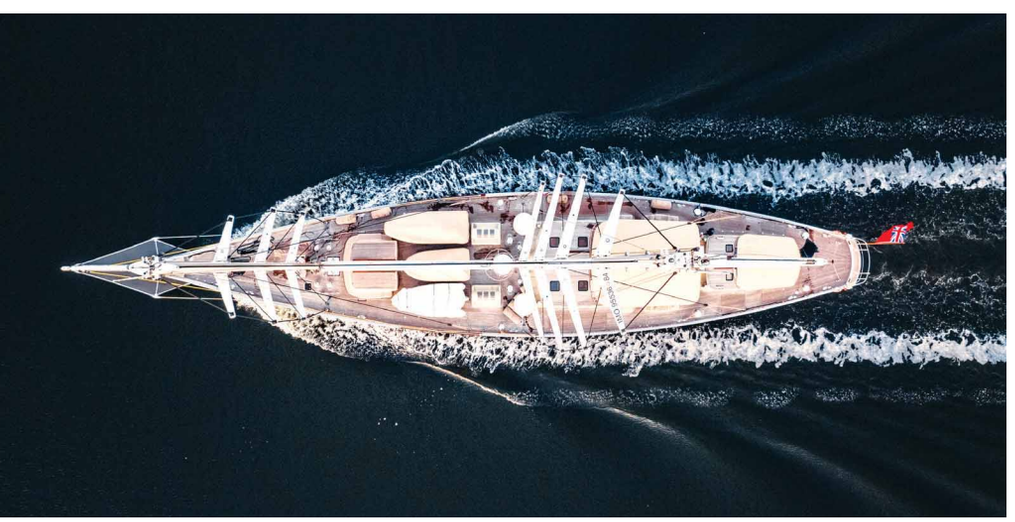
Co ještě dodat

Technické inovace by vydaly na celý seznam, hodí se však jmenovitě uvést nejnovější navigační, poplachový a bezpečnostní systém a nové osvětlení ve všech prostorách škuneru. Totéž platí pro komunikační a signální rozvody a též byla modernizována veškerá čerpadla. Všechny prostory pro ubytování hostů mají k dispozici nejmodernější komunikační a zábavní prostředky. Spojovací člun byl kompletně přestavěn a pro spojení s břehem přibyl ještě další tendr. Původní šestimetrový člun Naiad s motorem Yanmar 6BY2-260 doplnil 5,5 metrů dlouhý člun X Craft s přívěsným motorem Yamaha F100 a na palubě nechybí ani dvě ploutvové plachetnice Laser Vago a dva Optimisty.

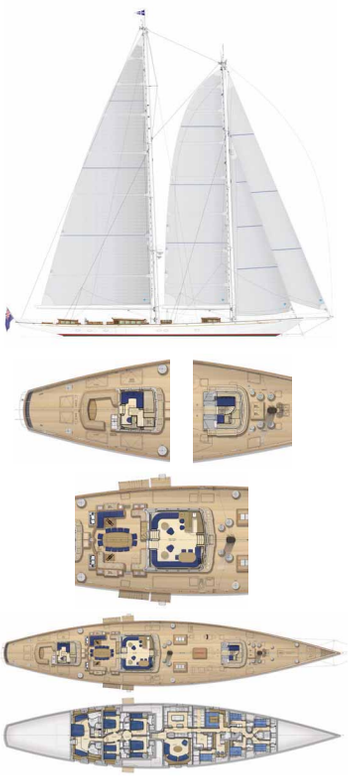
Dno trupu bylo obroušeno až na čistý kov a poté opatřeno novým nátěrovým systémem. I přes svou velikost přísluší škuner ATHOS k ploutvokýlovým plavidlům, takže rozsáhlou repasí prošel i hydraulický systém pro zvedání/spouštění ploutve kýlu.

Takeláž

Nejméně změn zaznamenala takeláž. ATHOS si podržel původní škunerové vysokostěžňové



Takeláž z uhlíkových vláken zůstala beze změn včetně dlouhého čelenu.



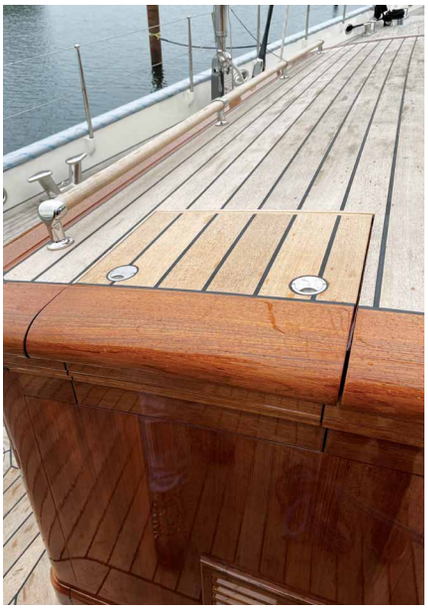
TECHNICKÉ ÚDAJE

Škuner ATHOS

Stavitel	Holland Jachtbouw, 2010
Inovační loděnice	Huisfit, 2021–2022
Inovační studio	Hoek Design
Interiér hlavní nástavby	Peter Mikic Interiors
Projekční tým majitele	Wynne Projects Ltd.
Délka před inovací	62 m
Délka po inovaci	63,25 m
Délka na vodorysce	40 m
Šířka	11 m
Ponor	3,5/8 m
Výtlak	370 tun
Plochy plachet značky Doyle	
Hlavní plachta	719 m²
Přední plachta	451 m²
Přední stěhovka	182 m²
Kosatka Yankee	411 m²
Spinakr	1 312 m²
Pomocný pohon	2x Volvo D16C-A MH EVC (651 HP)

www.huisfit.com

ATHOS zůstává elegantní i při plavbě na motory.



Ovládání motorů je ukryté pod odklápěcím víkem, aby nerušil sebemenší detail, pokud to není nutné.

oplachtění včetně čelenu, jenž umožňuje vyplnit přední trojúhelník dvěma obrovskými stěhovkami. Důvodem je, že již v původním provedení z roku 2010 byl škuner vybaven kulatinami z uhlíkových vláken značky Rondal a pevné lanoví netvořily ocelové pruty, jak je u těchto megajachet obvyklé, ale kompozitní lana, používaná na závodních speciálech. Pro firmu SmartRigging, jež pevné lanoví dodala, to byla výzva, neboť předtím vystrojila kompozitním lanovím mnohem menší loď o délce dvaatřicet metrů, takže musela zdokonalit technologii „kontinuálního" kroucení se všemi vlákny stejně napnutými. Jakákoli chyba znamenala začít výrobní proces úplně od začátku.

Kompozitní lanoví ušetřilo oproti ocelovému osmdesát procent hmotnosti a ve srovnání s prutovým pevným lanovím se úspora hmotnosti na výši prvního sálingu rovná váze například čtyř automobilů Mini Cooper. Celkem se na výrobu pevného lanoví spotřebovalo 5 500 kilometrů kompozitního vlákna a ATHOS nese největší sadu pevného lanoví z kompozitního materiálu, jaká kdy byla vyrobena. Změnil se pouze střih hlavní plachty, jež není v horní části tak klenutá jako původní plachta, a byly inovovány navinovací mechanismy v ráhnech, rolfoky a vinšny.

Inovace škuneru ATHOS byla největším modernizačním projektem, jaký doposud firma Huisfit realizovala. Vyžádala si účast padesáti zkušených pracovníků po dobu delší než rok a bez vynikající spolupráce mezi týmem majitele, lodními architekty, návrháři a zaměstnanci Huisfitu by těžko doběhla do zdárného konce.

Text František Novotný
Foto Huisfit

inzerce

ZODIAC
KEEP EXPLORING

NYNÍ JE NEJLEPŠÍ ČAS NA OBJEDNÁNÍ NOVÉHO ČLUNU.

A PROČ?

· PŮVODNÍ CENA PŘED ZDRAŽENÍM
· VČASNÝ TERMÍN DODÁNÍ
· DOSTATEK ČASU NA KONFIGURACI

MEDLINE 9

MARINE CENTRUM

+420 777 722 166
obchod@marine.cz
praha@marine.cz
www.marine.cz

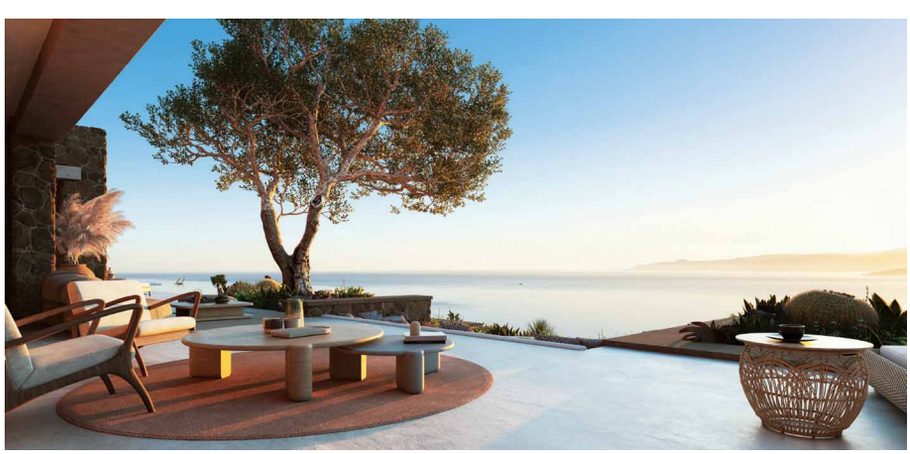
VELKOLEPÝ REZIDENČNÍ PROJEKT ELOUNDA HILLS NA KRÉTĚ

Luxus, udržitelnost i privátní přístav

Představujeme vám velkolepý rezidenční projekt v srdci Středozemního moře na půvabném ostrově Kréta, který je známý svým celoročním slunečným počasím, okouzlující přírodou, světoznámými archeologickými nalezišti, božskou kuchyní a brzy i prvním značkovým rezidenčním resortem.

Řecká developerská společnost Mirum Group tento měsíc položila základní kámen luxusního 138hektarového resortu Elounda Hills na severovýchodním pobřeží, který vzniká ve spolupráci s lifestylovou hotelovou značkou 1 Hotels inspirovanou přírodou.

K resortu bude náležet i privátní přístav Camper & Nicholsons jako součást nejuznávanější námořní značky v sektoru luxusního jachtingu. Přístav zájemcům poskytne stálé i sezonní kotviště různých velikostí v bezprostřední blízkosti



pobřežní promenády s jachtklubem, wellness centrem Bamford Wellness Spa, obchody renomovaných značek, restauracemi a bary.

Resort s láskou k přírodě a kousek od letiště

Hotel Elounda Hills je inspirován starořeckou frází „zdravý duch ve zdravém těle" a je navržen v souladu s předními světovými holistickými systémy BREEAM a LEED. Resort i přístav ponesou design inspirovaný přírodou i autentickou krétskou architekturou a maximálně se zde budou využívat obnovitelné zdroje energie.

Projekt je situován v městečku Elounda mezi městem Agios Nikolaos a tradiční rybářskou vesnicí Plaka. Od mezinárodního letiště Heraklion je to hodina jízdy autem, pouze 30 minut to bude od nového mezinárodního letiště Kastelli, které bude otevřeno v roce 2027.

Prodej zahájen už od příštího roku

První fáze výstavby zahrnuje kromě luxusního pětihvězdičkového hotelu 1 Hotels také 257 prémiových vil a designových apartmánů. Všechny rezidence budou mít přímý panoramatický výhled na úchvatný záliv Mirabello a scenérii Egejského moře. Developer v rámci předprodeje už zveřejnil první vily a apartmány, oficiální prodej bude spuštěn na jaře 2024. Ukončení první etapy výstavby a otevření resortu je naplánováno na rok 2026.

Elounda Hills byl předurčen k tomu, aby se zařadil mezi nejprestižnější středomořské resorty s nejvyšší úrovní prémiových služeb a pohodlí. Je vytvořen na základě špičkového designu a technologických i environmentálních inovací, které propojují luxusní bydlení s udržitelným životním stylem 21. století.

Vysoce rozvinutá infrastruktura Kréty, vynikající mezinárodní dopravní spojení, nedotčené přírodní prostředí a jedno z nejmírnějších klimatických pásem v Evropě dělají z Elounda Hills dokonalou destinaci, ve které můžete vlastnit svůj středomořský domov i vy.

Pro více informací o rezidenčním projektu Elounda Hills kontaktujte společnost Ad Astra Slovakia, s.r.o., výhradní zastoupení MIRUM Group pro Českou republiku a Slovensko. E-mail info@snip.sk, další informace najdete na **www.snip.sk**.

ELAN E6

Plachetnice s designem Pininfarina

Slovinská loděnice Elan Yachts má s výrobou plachetnic své zkušenosti. Vždyť se na trhu pohybuje již od roku 1949. Není proto divu, že se do spolupráce s ní vrhají i takoví velikáni, jako je designové studio Pininfarina, které stojí za nejnovějším projektem s názvem Elan E6.

O jistotu ovládání i ve větším náklonu se stará dvojice kormidelních listů.

Model E6 je vlajkovou lodí řady E Line, která zahrnuje ještě menší plachetnice E4 a E5. Podle ředitele společnosti Elan Marko Škrbina bylo toto plavidlo „výzvou pro naše schopnosti a posunulo hranice technologií a designu. Nicméně svým duchem představuje návrat ke kořenům. Jedná se o jachtu pro náročné námořníky, kteří na palubě vyžadují také komfortní ubytování."

Jeho slova nejsou vůbec přehnaná. Kromě dlouholetých zkušeností si totiž firma Elan Yachts k vývoji lodi přivedla i další externí odborníky na slovo vzaté. Na vývoji celkem sedmačtyřicet stop, tedy více než čtrnáct metrů dlouhé jachty se kromě studia Pininfarina podílely ještě firmy Humphreys Yacht Design a Gurit.

Zkušení spolupracovníci

První z těchto firem není vůbec třeba představovat. Italské designové studio zkrátka hovoří samo za sebe svými počiny, mezi které patří kromě spousty legendárních modelů aut také pár moderních, a přesto již nyní ikonických plachetnic, jako jsou Wally 101 nebo Tango Wallycento. I u lodi Elan E6 si studio Pininfarina vzalo na starost celkový design exteriéru i interiéru. Cílem spolupráce bylo zachovat hlavní linie a rysy doposud pro lodě Elan Yachts typické, ale vtisknout jim moderního ducha.

Společnost Humphreys Yacht Design zase stojí za námořním designem plavidla, které se dá zařadit do relativně nové kategorie shorthanded ocean racing, tedy závodních plachetnic, které se dají pohodlně ovládat jen jedním, či spíše dvěma lidmi. Závodní verze jachty by podle úvodních analýz měla mít výtlak okolo jedenácti tun a výkon, respektive rychlost bude přirozeně záviset na konkrétním výběru a složení plachet.

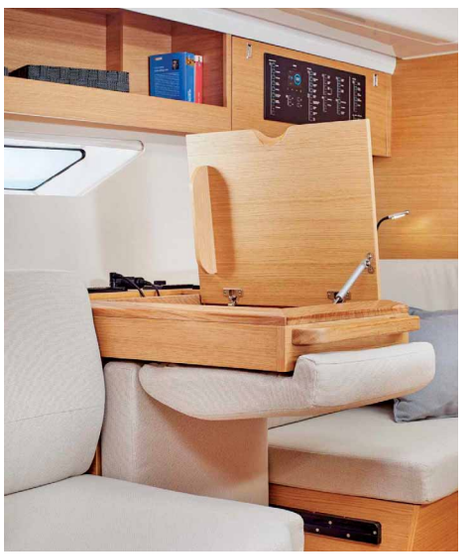
Zevrubné testování

Model lodi v měřítku jedna ku jedné byl testován týmem bývalých olympijských závodníků, kteří připomínkovali především rozvržení exteriéru. Zkrátka proto, aby právě na palubě nebylo třeba dělat kompromisy. Exteriér lodi je tak vybaven například třemi páry vinšen značky Harken, které jsou ideálně rozmístěny tak, aby umožňovaly přesné trimování a rychlé pohyby posádky bez nutnosti vyhýbat se různým překážkám.

Majitelská kajuta je situována do přední části jachty.

Zůstaneme-li ještě chvíli u exteriéru, potom potěší například volitelné úložné boxy s grilem, umyvadlem a ledničkou pro rekreační jachting. Další úložný prostor se nachází na přídi a uložíte do něho třeba extra plachty nebo fendry, další vybavení najde místo v podlaze kokpitu. Lanoví je směřováno do boxů po stranách kokpitu. Samozřejmostí je dostatečné množství posezení včetně rozkládacích stolků, a za zmínku stojí i možnost volby ze dvou různých koupacích platforem na zádi.

Velikost salonu odpovídá délce jachty přes čtrnáct metrů.



Navigační stolek může být ukrytý v prostřední části sedačky na levoboku.

Prosvětlené kajuty

Co se týče interiéru, i ten byl, jak už jsme si řekli, navržen studiem Pininfarina. Praktické uspořádání i materiály zároveň působí i luxusně a komfortně. Vnitřním povrchům lodi vévodí dubová dýha a nábytek je zhotoven tak, aby byl bytelný, ale současně i snižoval celkovou hmotnost vybavení a tím i lodi samotné. Interiéry plachetnice Elan E6 mají ještě jednu specialitu, a tou jsou integrovaná matně černá madla ve stropě, kterých se námořníci mohou držet a která snižují pravděpodobnost upadnutí i při dynamickém pohybu lodi. A samozřejmě tu máme i plně vybavenou palubní

Elegantní úložné prostory za kormidelními koly je možné na regaty snadno demontovat a nechat v marině.

Přes sportovní ambice lodě má posádka maximální pohodlí.

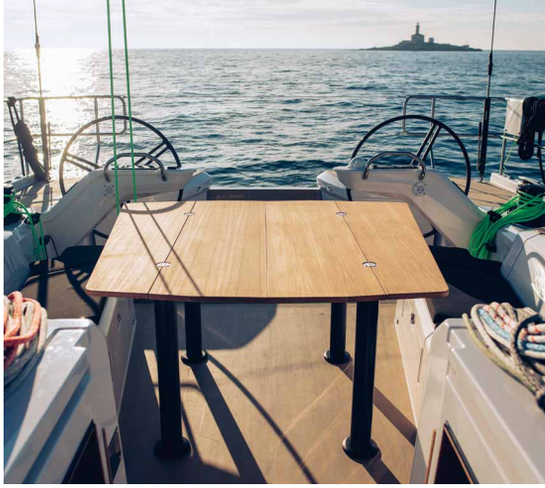
Elan E6 byl navržen jak pro regaty, tak pro rekreační plavby s možností ovládání jen s velmi malou posádkou.

kuchyňku, která disponuje ledničkou, volitelně pak i mikrovlnkou nebo kávovarem. Celkové řešení salonku s kuchyní vytváří pocit, jako byste byli u sebe doma.

Design společných prostor se přenáší i do soukromých kajut, přičemž k dispozici jsou v tomto případě dvě možnosti rozvržení. Kajuta majitele je vybavena velkorysou ostrovní postelí a samostatnou toaletou s oddělenou sprchou. Další sprcha a toaleta jsou na zádi, společné ostatním kajutám, které jsou v prvním případě dvě. Ve druhém pak tři, tedy opět mimo kajutu na přídi. Čtyřkajutové provedení umožňuje ubytování větší, až desetičlenné posádky a je ideální i pro chartery nebo delší regaty.

Závěrem

Elan E6 je na první pohled elegantní, lehká a přitom prostorná i dobře ovladatelná sportovní plachetnice, na jejímž vývoji Slovinci spolupracovali s experty ve svých oborech. Její celková délka včetně čelenu je více než patnáct metrů a šířka v nejširším bodě téměř čtyři a půl metru. Standardně je vybavena spalovacím motorem Yanmar 4JH57, dá se objednat i silnější Yanmar 4JH80 nebo elektromotor Oceanwolt o výkonu 15 kW nebo dvojice elektromotorů Oceanwolt 2x 10 kW. Do příslušných nádrží se vejde dvě stě čtyřicet litrů paliva a tři sta sedmdesát litrů pitné vody.

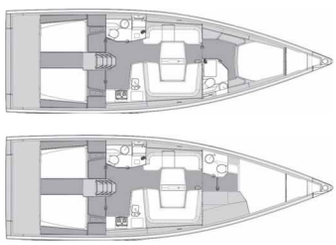


Pro rekreační plavbu může být v kokpitu stůl.

Díky dvěma různým možnostem uspořádání interiéru lze tuto všestrannou loď využít pro různé účely. Komfortní interiér zase zajistí, že Elan E6 bude vyhovovat i náročnějším námořníkům, kteří jsou zvyklí na určitou úroveň luxusu.

Text Pavel Kreuziger
Foto Elan Yachts

Pohodlný salon je zásobován přirozeným světlem.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Elan E6

Celková délka	15,3 m
Délka trupu	14,1 m
Délka na vodorysce	13,68 m
Šířka	4,49 m
Ponor (standardní)	2,8 m
Hmotnost	11 250 kg
Hmotnost kýlu	3 267 kg
Objem nádrže na vodu	370 l
Objem palivové nádrže	240 l
Motor (standardní)	4JH57
Výkon	41,9 kW / 57 HP
Motor (za příplatek)	Yanmar 4JH80
Výkon	58,8 kW / 80 HP
Výška stěžně nad hladinou	23,26 m
Plocha hlavní plachty	68,56 m²
Plocha geny	53,71 m²
Plocha genakru	201,7 m²
Oblast plavby CE	A
www.elan-yachts.com	

MERRY FISHER 795 SPORT Série 2

LODĚ SKLADEM
IHNED K ODBĚRU

Merry Fisher 605 • Merry Fisher 69 • Merry Fisher 795 • Merry Fisher 895 • Merry Fisher 1095
Merry Fisher 695 Sport • Merry Fisher 795 Sport • Merry Fisher 895 Sport

JEANNEAU

www.jeanneau.com

imidjex spol. s r.o.
CENTRUM VODNÝCH ŠPORTOV

Oficiálny dovozca pre SR
Lieskovská cesta 10/A, Bratislava, Slovenská republika,
tel.: +421-2 - 5296 0877, +421-905 724 554, +421-911 703 624
e-mail: info@imidjex.sk • www.imidjex.sk

Predaj · servis · poradenstvo · kurzy · poistenie · leasing · charter

ÚSPĚŠNÁ PREMIÉRA

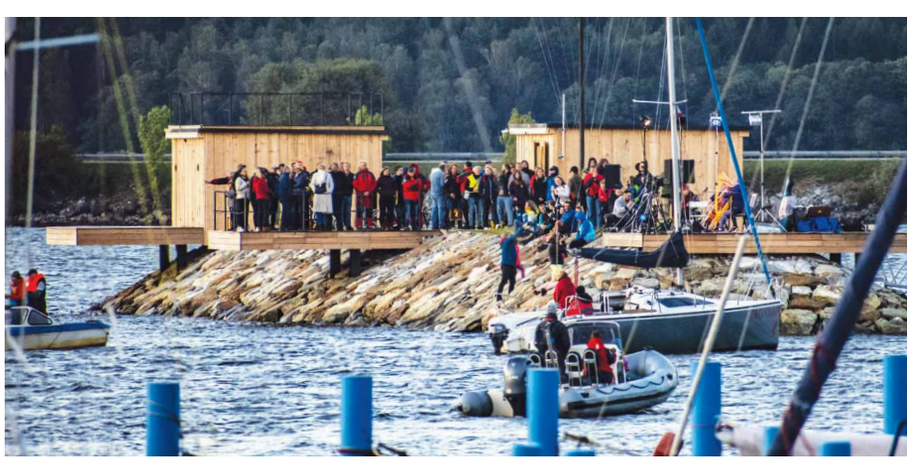
MOLO Jestřábí na Lipně

Marina MOLO Jestřábí nabízí plně vybavená stání pro čtyřiadvacet lodí do deseti metrů délky.

Kotvení lodí se stává v posledních letech nedostatkovým „zbožím". Počet míst pro lodě je zkrátka omezený a najít místo na některé z našich přehrad je stále obtížnější. Jedním z nových projektů, které stojí určitě za pozornost, je nová marina MOLO Jestřábí v Černé v Pošumaví. Místo zde najdou jak stálí klienti, tak hosté, kteří přijeli na Lipno na dovolenou nebo jen hledají zázemí na jednu noc. V marině MOLO Jestřábí je čeká komfort a zázemí v srdci šumavské přírody.

Přístav

Moderní přístav MOLO Jestřábí v Černé v Pošumaví nabízí celkem čtyřiadvacet stání pro lodě do délky deset metrů s ponorem do tří metrů. Každé stání má k dispozici elektropřípojku a možnost doplnění pitné vody. Pro komfortní nastupování a obsluhu lodi slouží vyvazovací lávky. Vlastní těleso mola má robustní a stabilní betonovou konstrukci. Součástí poskytovaného servisu je i doplnění paliva prostřednictvím mobilní čerpací stanice, občerstvení a prodej lodních doplňků, jako jsou lana i základní kování přímo v kapitanátu přístaviště.



Z umělého ostrova je možné sledovat nejen západ slunce, ale také jachtařské závody.

Korzo

MOLO Jestřábí je na rozdíl od ostatních kotvišť volně přístupné veřejnosti během stanovených otevíracích hodin. Naprostým fenoménem tohoto přístavu je pak velmi neotřelý způsob řešení ochrany lodí v kotvišti za nepřízně počasí. Ve vodách lipenské přehrady tak projektant navrhl solitérní ostrov z vyskládaného kamene vzdálený sto metrů od břehu s korunou širokou tři a půl metru, který je dlouhý přes šedesát metrů. Přemostění mezi břehem a ostrovem umožňují dvě kyvné lávky a plovoucí prvky. Na ostrově byly zbudovány také vyhlídkové terasy a kapitanát s nabídkou občerstvení. Laická veřejnost díky tomuto počinu získala možnost sledovat závody, případně trénink jachtařů a surfařů doslova jako na dlani. Marina je zároveň navržena zcela bezbariérově. Břehová část je vyvýšena do úrovně maximálního vzdutí hladiny v 726 metrech nad mořem a zakončena zpevněnou plochou. Ta slouží nejen jako prostor pro pohodlnou manipulaci, vykládku i nakládku lodí přímo z přívěsů nebo aut, ale i jako spolehlivá platforma pro těžkou techniku, jako je například mobilní jeřáb pro skládání a nakládání větších lodí. V neposlední řadě slouží také pro potřeby integrovaného záchranného systému.

MOLO Jestřábí je jako stvořené pro pořádání různých prestižních akcí. Letos to bylo například soustředění finalistek soutěže Miss České republiky.

Genius loci

Díky jedinečné atmosféře a atraktivnímu výhledu v kterékoliv denní době je MOLO Jestřábí jako stvořené pro různé prestižní akce. Již v prvním roce své existence se osvědčilo jako prvotřídní místo pro pořádání vrcholných sportovních událostí, koncertů nejen klasické hudby, ale i významných firemních či společenských akcí.

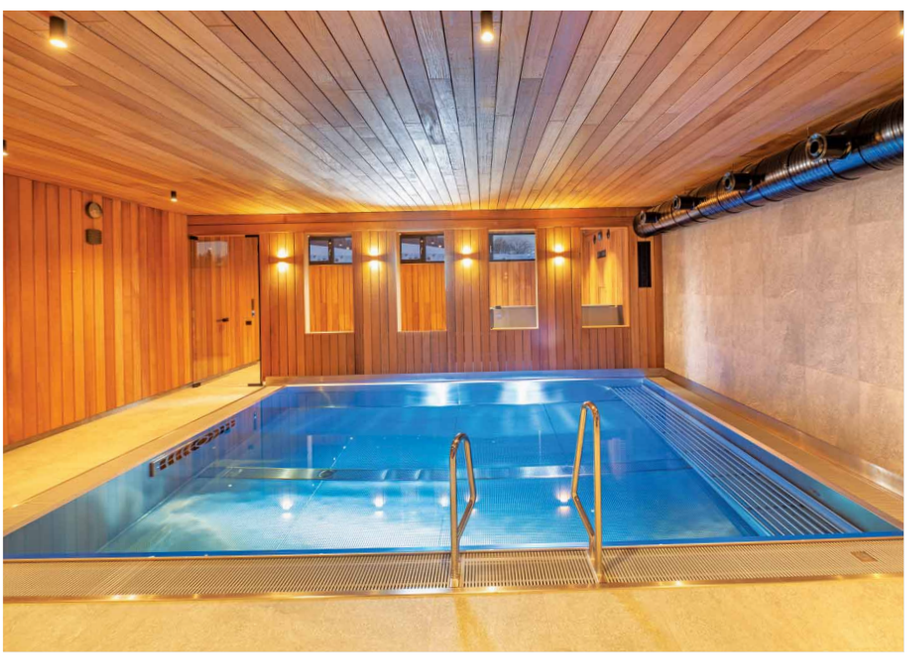
MOLO Jestřábí je také místem pro tradiční koncert nad hladinou. Na snímku kapela Bárka Music.

MOLO Jestřábí z ptačí perspektivy

Synergie

Majitelem a provozovatelem je Yacht klub Jestřábí. Díky spolupráci se společnostmi Kitesport a LakeSide apartments zajišťuje pro své členy a pořádané akce další doprovodné služby. Nedílnou součástí garance kvality a pohodlného zázemí je i zajištění parkování přímo v areálu, moderní sociální zázemí, sportovní zóna, pláž i prostor pro obytné vozy účastníků akcí. K dispozici je i klubovna pro školení a zázemí trenérů. Klienti ocení moderní wellness s nekonečným bazénem, vířivkou a saunou a špičkové ubytování v apartmánech, které uspokojí i ty nejnáročnější jachtaře. Projekt MOLO Jestřábí byl realizován za přispění prostředků státního rozpočtu České republiky z programu Ministerstva pro místní rozvoj.

Nechybí ani sauna.



Nejnáročnější klienti mohou využívat bazén.

Text Marek Bylnický
Foto MOLO Jestřábí
www.molojestrabi.cz

Charter 2024
DOVOLENÁ NA LODI

58 PLAVBA
Jakou loď vybrat na charter

87 SPECIÁL
Kapitánské kurzy

versino

We SAP Business One

Bali Catspace

DOVOLENÁ NA LODI

Ohlédnutí za sezonou 2023

Letošní rok měl být po nepředvídatelných covidových a pocovidových sezonách 2020, 2021 a 2022 první normální. I přesto dokázal překvapit. Například tím, že v nejvytíženějších a také nejdražších týdnech v červenci a částečně v srpnu nebyly charterové lodě dopředu stoprocentně obsazené. Možná v tom hrají roli ceny, a tak jsme se na vývoj cen pronájmu lodí zeptali majitelů charterových firem a agentur. Další dotaz směřoval k novinkám a zajímavostem, které můžeme jako zákazníci očekávat v příští sezoně. Odpovědi jsou uvedeny v pořadí, jak docházely do redakce.

Petr Čech
AAAYacht

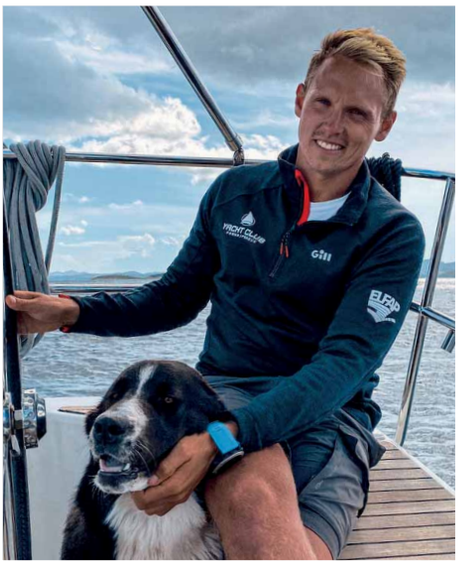
Nárůst cen pronájmu lodí v letošním roce byl dost brutální, především v Chorvatsku. Ceny v sezoně 2024 budou zřejmě podobné jako letos. Doporučujeme klientům, aby si vybírali lodě s výhodnou first-minute slevou a aby vybírali nejen podle ceny, ale podle kvality agentury a charterové společnosti. Každý klient si rád připlatí za super uklizenou loď v dobré kondici a s usměvavým personálem. Rádi poradíme s výběrem.

Pro příští rok připravujeme větší nabídku plaveb v různých destinacích pro klienty, kteří mají problém s doplněním posádky.

Opět se nám povedlo doplnit vyhledávač lodí o hodnocení charterových společností. Vyhledávání je ještě rychlejší s možností pokročilého filtrování. Pár kliknutí a vyberete si přesně loď či katamaran, který vám bude vyhovovat. Připravili jsme také květnovou Regatu MVP v Chorvatsku a nabízíme více zdokonalovacích, praktických a zkrácených kurzů v Chorvatsku.

Matěj Novák
YACHT CLUB PRAHA

Aktuálně čítá naše vlastní flotila deset lodí. Především kvůli inflaci a kvůli zvýšení cen všech vstupních nákladů jsme museli i my na sezonu 2023 zdražit. Bohužel byl tento ne-



populární krok nutný, nicméně jsme se snažili, aby naši klienti dostali ještě lepší a kvalitnější služby.

Na sezonu 2024 zdražení nechystáme a necháváme ceník stejný, jako byl v roce 2023. Tento trend pozorujeme i u našich partnerů, jejichž lodě našim klientům také nabízíme.

Na sezonu 2024 máme pár překvapení, o kterých ale zatím nechceme moc mluvit veřejně. Jsou stále ve stádiu jednání a nic není potvrzené. Jsme ale přesvědčeni, že je naši klienti určitě ocení.

Před každou sezonou se navíc snažíme inovovat lodě v naší flotile, takže přes zimu budeme přidávat solární panely na tři naše vlastní lodě. Dále se bude opravovat a přidávat teak, elektrické záchody a mnohem více. Prostě vše pro to, aby naši klienti byli naprosto spokojeni. Plánujeme i rozšíření příplatkové výbavy, kterou je možné objednat k našim lodím. Bude se jednat především o e-foilové boardy a další „hračky".

Jachtaři určitě ocení, že se v blízkosti naší domovské mariny Mandalina v Šibeniku mohou v příštím roce těšit na několik zrenovovaných kotvišť. Nyní se předělává celé nábřeží v oblíbené Tribunji a dále by se měla dokončovat marina Šapurina na ostrově Prvič.

Petr Ciboch
KWS SPORTS CZ

Po zdražení energií a následném zdražování všeho a také kvůli inflaci v celé Evropě došlo i na zdražování stání v marinách. To se zákonitě muselo promítnout do cen pronájmu lodí. Většina charterových společností zdražila již na rok 2023. U nás jsme úpravu cen provedli až na rok 2024 a věřím, že pořád máme ceny v poměru ke stáří a kvalitě charterových lodí na přijatelné úrovni, o čemž svědčí také počet rezervací na rok 2024.

Hlavní novinkou na příští sezonu jsou nové plachetnice v naší charterové flotile v chorvatském Zadaru. Jsou to dvě plachetnice Bavaria C38 a jedna Bavaria C42, která zvítězila v odborné anketě Evropská jachta roku 2021 v kategorii rodinný cruiser.

Vladislav Bezecný
BEMEX BOOT

Obecně byly ceny pronájmu v letošní sezoně nastaveny příslušně k rostoucím cenám nákladů, a to zejména rostoucí ceně kotvení a cenám lodí samotných. Přibližně až do května probíhaly rezervace velmi podobně jako v předchozích sezonách a křivka obsazenosti byla prakticky stejná. To se ale koncem května významně změnilo a prodej zejména na letní měsíce výrazně zpomalil, což mělo za následek paniku u velkých charterových společností, které začaly nabízet velké last minute slevy již na celou sezonu a nikoli na pronájmy ve výhledu dvou až tří týdnů. Dle mého názoru to nebylo způsobeno pouze ekonomickou situací, ale lví podíl na tomto vývoji měla i intenzivní negativní kampaň vedená

Beneteau Oceanis 46.1, nová loď ve flotile Bemex Boot na rok 2024

proti Chorvatsku v mnoha médiích a na sociálních sítích. Ceny pronájmu na sezonu 2024 nyní díky tomu stagnují a zůstávají víceméně na úrovni sezony 2023.

Nově letos nabízíme pětiprocentní slevu při platbě celého pronájmu již při objednávce bez možnosti pozdějšího storna. To přináší spolu s patnáctiprocentní slevou pro rezervace do konce roku 2023 a další pětiprocentní slevou pro stálé zákazníky výrazné cenové zvýhodnění již nyní.

V příští sezoně naše česká flotila opět naroste o šest lodí na celkový počet pětatřicet jachet. Budou to dva nové čtyřkajutové katamarany Isla 40 a Astrea 42, Oceanis 34.1 ve tříkajutové i dvoukajutové variantě, pětikajutový Oceanis 46.1 a ještě pětikajutový obr Hanse 548.

Tomáš Kapička
ALTUMARE

V roce 2023 ceny pronájmů sice rostly, ale pomalejším tempem než ceny nových jachet. Spolu s rostoucími cenami služeb i dílů to vy-

tváří velmi silný tlak na charter management a údržbu lodí. Přitom se v hlavní sezoně, překvapivě zejména v srpnu, objevily neobsazené termíny v Chorvatsku i Řecku. Obecně očekávám růst cen charteru, ale nebude rovnoměrný a v některém období může dojít i k poklesu cen. Bohužel myslím, že růst cen charteru je nevyhnutelný kvůli rostoucím nákladům na nové lodě i vše ostatní.

Pro rok 2024 nabízíme sdílené vlastnictví katamaranu na naší základně v Řecku. Je to zajímavá možnost, jak plout na vlastní lodi. Při využití dvou týdnů ročně se počáteční vklad za pět let vrátí, přitom investice bude mít stále svoji hodnotu. V námořních zemích mají takové programy rostoucí popularitu zejména u větších lodí s posádkou, kde investoři, tedy majitelé podílů ve firmě, která katamaran vlastní, jsou v roli zaměstnavatelů a šéfů při údržbě a managementu a v roli klientů při plavbě.

Zajímavým tématem pro příští rok budou evropské lodní výstavy. Myslím, že se málo mluví o změnách v jejich významu. Podle mého názoru zůstane tradiční Boot Düsseldorf důležitým jen pro malé lodě, vybavení, sporty a B2B. Klienti, které zajímají katamarany a motorové jachty nad šedesát stop, budou v Düsseldorfu zklamáni a měli by přijet v září do Cannes, protože víc jachet na jediném místě na žádné jiné výstavě nenajdou.

Pro katamarany do délky sedmdesát stop roste význam dubnové výstavy v „betonovém" La Grande Motte v Provence. Už se jí účastní všichni důležití výrobci z celého světa. Do ostatních výstav se významní producenti moc hrnout nebudou, s výjimkou lokálních výstav v blízkosti loděnice.

Vzniknou ale nové specializované akce pořádané výrobci. Lagoon bude například prezentovat všechny katamarany od 6. do 9. března 2024 přímo ve své loděnici v Bordeaux. A přínos těchto úzce zaměřených akcí může být jak pro návštěvníky a zájemce o lodě, tak pro jejich prodejce mnohem lepší, než je tomu dnes na obecněji zaměřených veletrzích lodí.

inzerce

Tomáš Stejskal
TPS CENTRUM

Naše firma nabízí ve spolupráci se společností PANTAENIUS již patnáct let pojištění lodí, a to jak povinné, tak i havarijní. V současné době máme sjednáno přes šest set pojistných smluv. Nově nabízíme pojištění skipperů a kaucí pro běžné pronájmy i pro regaty. Pojištění kaucí je možné provést online přímo na našich stránkách.

Pro sezonu 2024 připravujeme již 28. ročník tradiční České námořní rallye. Regata se pojede opět jako mistrovství ČR One Design na lodích Salona 46, First 45 a Hanse 418 v termínu od 12. do 19. října 2024 se startem v marině Kaštela. Proti předchozím dvěma ročníkům dojde pravděpodobně ke změně trasy. V letošním roce jsme dodávali nový, nadstandardně vybavený katamaran Bali Catspace v majitelské, tedy tříkajutové verzi, který je provozován chorvatskou charterovou společností Croatia Yachting. Přesto, že se v roce 2024 plánoval jeho převoz na Seychely, zůstane vzhledem ke spokojenosti majitelů lodě i charterových hostů i v příštím roce v Chorvatsku. V případě brzké rezervace může být k dispozici i vám.

Igor Piňos
PIŇOS YACHT

Naším hlavním partnerem je firma Kiriacoulis, která vlastní jednu z největších charterových flotil na světě, a to nejen v Řecku, kde je doma. Díky tomu se podařilo udržet ceny na přijatelné úrovni, i když jsme nárůst pochopitelně také zaznamenali. Těší nás stále rostoucí zájem o kapitánské kurzy i to, že i čerství kapitáni mají zájem se dále vzdělávat a zdokonalovat například při přeplavbách, které zajišťujeme. Aktuálně čtenáře Yachtu zdravím z paluby katamaranu Fountaine Pajot Astréa 42, se kterým plujeme z Francie přes Kanárské ostrovy do Karibiku. K přeplavbě se určitě vrátíme v samostatném článku.

Fountaine Pajot Astréa 42

Petr Pitucha
YACHTERS BABY!

Charterové společnosti po velmi úspěšné sezoně 2022 nastavily ceny pronájmů lodí na rok 2023 hodně vysoko. To vedlo klienty k levnějším termínům po hlavní sezoně, především v září. Vznikla tak situace, kdy v září nebyla pomalu ani jedna dostupná loď, ale naopak v srpnu bylo možné pronajmout lodě za velmi zajímavé last minute ceny. S meziročním poklesem cen nicméně nepočítám. Lodí je stále málo, a to především těch nových s dobrou výbavou, po kterých je nyní vysoká poptávka.

V Yachters Baby! tradičně připravujeme plavby v zajímavých a atraktivních destinacích. Chystáme se opět do Thajska, Karibiku, na Maledivy s potápěním, ale taky chystáme expedici do Norska na Lofoty nebo do Švédska za tisíci ostrovy. Pokud je vám Chorvatsko malé, jsou tyto plavby pro vás jako stvořené.

Mimo kapitánské kurzy, které nově organizujeme v Brně, Olomouci, Ostravě a Zlíně, jsme vypsali

taky populární třídenní kurzy přístavních manévrů včetně těch na katamaranech, aby si mohli kapitáni před sezonou osvojit všechny druhy přistávání. Kapitáni, kteří si u nás bookují lodě, také rádi využívají neplacené služby plánování trasy před plavbou a asistence při plavbě. Kryjeme jim záda s předpovědí počasí a děláme českou technickou podporu online, popřípadě telefonicky.

Rozhodně si nenechte ujít článek o plavbě na katamaranu, který najdete v tomto vydání časopisu Yacht. Dozvíte se důležité informace bez zbytečné omáčky.

Hana Kohoutová
COLINS YACHT

Jak je všeobecně známo, po covidovém období ceny stouply a bohužel stoupají stále. Nejenže víc zaplatíme za pronájem lodí, ale dražší je servis a samozřejmě také kotvení a další služby v marinách. Proto doporučujeme rezervovat lodě co nejdříve, nejlépe do konce roku. Díky tomu vybíráte z lepších a levnějších lodí. Na last minute zbudou už jen ty horší a dražší.

V příštím roce bude náš Colins Yacht vcelku úspěšně na trhu už dvaadvacet let. Proto budeme pokračovat v naší cestě a nic se výrazně měnit nechystáme. Standardně nabízíme lodě na dovolenou nejen v Chorvatsku, ale po celém světě. Zkuste nás a naše ceny. Protože zájem o jachting stále stoupá, tak se více zaměřujeme na kurzy jachtingu. Na jaře a na podzim pořádáme praktické kurzy v Chorvatsku, v zimě pak teoretické kurzy v Praze. Před prázdninami od 22. do 29. června pořádáme plavbu pro začínající kapitány Family Flotila. Na podzim od 21. do 28. září organizujeme již 22. ročník oblíbené regaty Champagne Cup. Také se více zaměřujeme na zimní plavby v teplých oblastech. V kurzu je hlavně Karibik, Thajsko a také Seychely. Pravidelně každou zimu pořádáme společné plavby, kde na-

bízíme místa pro jednotlivce anebo zajistíme loď nebo katamaran a poskytneme mnoho užitečných a potřebných informací. V Čechách pořádáme regatu Izolepa Cup na Orlíku 3. srpna a Slapseidon na Slapech 17. srpna. Už teď se těšíme, že se s vámi příští rok někde na moři nebo na Vltavě zase potkáme.

Zuzana Balasch
MY WAY

Zaznamenali jsme mírný nárůst cen pronájmů v sezoně 2023. Výraznější nárůst byl především u nových lodí vzhledem k nákupním cenám nových lodí, které vzrostly podobně jako u aut i o patnáct procent. Podobný vývoj lze očekávat i v roce 2024. Dalším faktorem, který ovlivňuje nárůst cen pronájmů lodí, je nárůst nákladů na údržbu a na energie. Chorvatsko však zůstane stále pro jachting tou nejlepší lokalitou. A to vzhledem ke kvalitě charterových lodí, služeb, husté síti marin, poloze, přírodě i gastronomickým zážitkům.
Po třech letech pauzy se i američtí a australští klienti do Chorvatska vracejí. Díky tomu bude myslím příští sezona úspěšná i pro poskytovatele charteru. V chorvatských flotilách bude v roce 2024 jen o přibližně pět procent více lodí vzhledem k výhodnému prodeji starších lodí z charteru a zpomaleným dodávkám nových lodí, což umožňuje držet ceny na stávající úrovni, což mi potvrdil na základě dotazu časopisu Yacht i Paško Klisovič, šéf chorvatské asociace charterových firem. My Way standardně nabídne oblíbené kurzy mezinárodní jachtařské akademie v Chorvatsku, kurzy všech úrovní včetně specializovaných začínají každý týden kromě zimních měsíců. Stejně oblíbené v naší nabídce jsou zážitkové gurmánské plavby v Itálii. Speciální místo mají v naší nabídce již mnoho let zážitkové plavby na severu Evropy v Norsku. Organizujeme je celoročně včetně plavby na expediční lodi na Špicberky. Stálé místo v naší nabídce mají i plavby na míru a podle přání zákazníka s profesionální posádkou a kuchařem takřka kdekoliv na světě.

Ještě bych se ráda zmínila o novince, která se chystá v Chorvatsku. Brzy bude povinné používání tanků na odpadní vodu z lodi a jejich povinné vyčerpávání v místech k tomu určených. Všechny lodě včetně starších budou muset mít funkční „crni tank". Tak se Chorvatsko snaží předcházet znečištění moře, které způsobuje stále silnější provoz rekreačních jachet. Tato iniciativa je z dlouhodobého hlediska nezbytná, zvláště při počtu lodí, které v současnosti brázdí nejen Jadran. Bez dobře zabezpečené infrastruktury to však může způsobit více problémů než užitku. Pro jachtaře i poskytovatele charteru. Proto charterové společnosti zatím zůstávají u doporučení odčerpávat nádrže na odpadní vodu tam, kde je to možné.

Interiér Dufouru 41 působí velmi útulně.

Martin Voženílek
YACHTNET

Pro sezonu 2024 nepředpokládáme, že by se ceny pronájmu lodí zvyšovaly. Možná kromě nejobsazenějších zářijových termínů. Z nových lodí, které jsme měli možnost vidět ještě před následující sezonou bychom doporučili nový Dufour 41. V charteru jsou k dispozici lodě jak v tří-, tak ve čtyřkajutové variantě a myslím, že se jedná o ideální loď pro rodinné dobrodružství. Tento model přináší luxus pohodlí a výborné jízdní vlastnosti.

Lodě doporučujeme rezervovat co nejdříve. Včasná rezervace vám nejen zajišťuje preferovaný termín, ale také nabízí výhodné cenové podmínky. Jak poznamenal trefně jeden z našich partnerů: „Last minute nabídky už vlastně začaly."

Text Daniel Guryča
Foto archiv Yacht

inzerce

Colins Yacht Club
www.cyc.cz

Dovolená na lodi
zprostředkujeme pronájem lodí na Vaši dovolenou ve všech jachtařských oblastech světa.

Při hledání lodě na Vaší dovolenou zkuste také naše příznivé ceny.

Why not ... Colins Yacht

Kapitánské průkazy
na řeky a moře
– VMP, CZ/MD, HR, RYA

Kurzy jachtingu
Chorvatsko, jaro / podzim

Colins regaty a plavby 2024:
Family Flotila – Chorvatsko, červen
St. Malo – Francie, červenec
Izolepa Cup – Orlík, 2. – 4. srpen
Slapseidon Cup – Slapy, 17. srpen

Champagne Race
Chorvatsko, 21. – 28. září
22. ročník

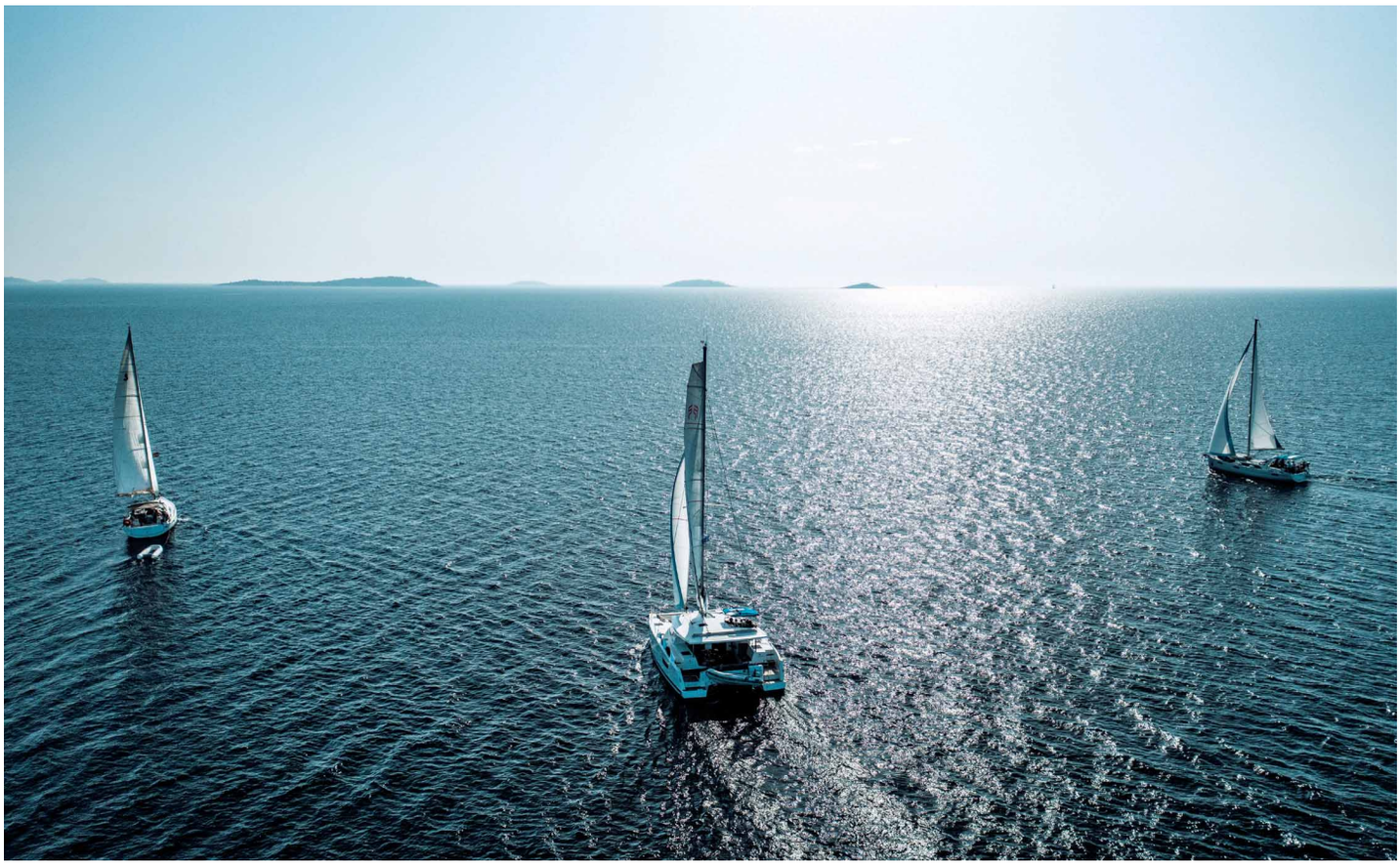
Specialista na plavby do teplých krajin:
Thajsko (leden),
Karibik (únor/březen),
Seychely (duben)

603 835 803
www.cyc.cz

JAKOU LOĎ VYBRAT NA CHARTER?

Aneb proč zvolit katamaran

Jachtaři, kterým buší srdce pro plachtění a mají radost z náklonu lodě, mohou přeskočit na další článek. Pokud vás ale láká vyzkoušet něco nového, dozvíte se, jaké jsou praktické rozdíly mezi plachetnicí a katamaranem, pro koho a do jakých destinací je katamaran vhodný a další praktické tipy k charterové plavbě na katamaranu. Ostatně řada informací může být užitečná i pro případné budoucí majitele katamaranu.



Je pravda, že je katamaran oproti jednotrupé plachetnici jednodušší na ovládání?

Pojďme si v duchu „kdo je připraven, není překvapen" plavbu na katamaranu projít, a to včetně záludností, které může přechod z jednotrupé plachetnice na katamaran skrývat.

Rozdíly mezi katamaranem a plachetnicí

„Katamaran je oproti plachetnici mnohem jednodušší na ovládání". To je poměrně častý názor, který si štěbetají i sardinky v přístavech. Je tomu ale opravdu tak? Nyní se na tuto problematiku podíváme podrobněji a pokud možno objektivně.

Dva motory, dvě plynové páky

Zvládáte jízdu v bagru nebo ovládání tanku? Máte napůl vyhráno. Katamaran se na místě nebo v rychlosti do dvou uzlů dá ovládat pouze za pomocí plynových pák, lze otáčet na místě a díky tomu provádět přístavní manévry s větší přesností.

Tip z praxe

Při přístavních manévrech na katamaranu opravdu využívejte jen motory, kormidlo v malých rychlostech není dostatečně obtékáno vodou, a tak nefunguje a kormidelníka zbytečně rozptyluje.

Kormidlo a lodní šrouby

Nacházejí se v zadní části trupů, doslova na dosah nohou okolo koupacího žebříku. Vzniká tak riziko pro posádku. Také každé lano, které spadne do vody, se velmi snadno namotá na propeler a je vymalováno. Kormidlo a lodní šroub mohou být v různém pořadí za sebou. Katamarany značky Bali mají pořadí stejné jako na plachetnici, nejdříve šroub a poté kormidlo. Menší modely, které jsou běžné v charterových flotilách, jako jsou Lagoon nebo Fountaine Pajot, mívají pořadí opačné, tedy nejdříve kormidlo, pak vrtuli.

Tip z praxe

V případě obráceného pořadí při zpátečce obtéká proud vody kormidlo velkou rychlostí ze-

Kokpit katamaranu se dvěma plynovými pákami

Různé polohy kormidla a lodního šroubu na katamaranech Bali a Lagoon

zadu dopředu a když jej pevně nedržíme, vlivem síly vody se začne rychle otáčet. Může to vést k poškození kormidelního mechanismu nebo k popálené dlani, proto doporučujeme držet pevně kormidlo, pomoct si třeba i kolenem nebo poprosit dalšího člena posádky.

Plocha trupu a absence kýlu

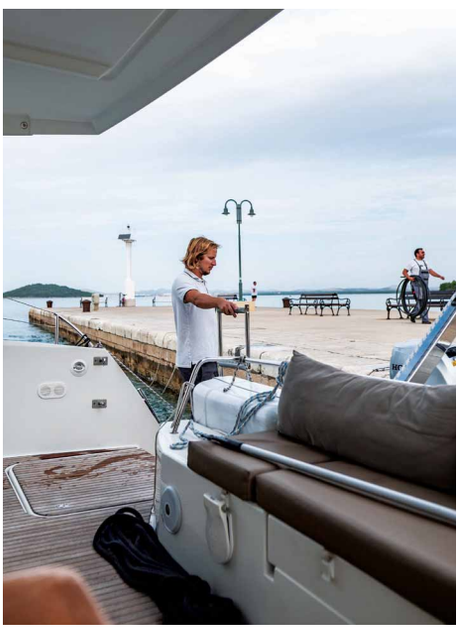
Nejčastěji se to negativně projeví v uličkách mariny, ale platí to obecně. Vzhledem k malému ponoru, vyšší stavbě a velké boční ploše mají katamarany jednu nepříjemnou vlastnost. Tou je velká míra snosu kvůli bočnímu větru zvláště v případě nízké rychlosti nebo při zastavení. V bezvětří je velmi příjemné, že si můžete loď oproti plachetnici zastavit, namířit přesně tam, kam potřebujete, a zajet. Ovšem za větru, a to i ve slabém, začne katamaran okamžitě splouvat a jak už to bývá, mooringy od okolních lodí nebývají nikdy daleko.

Šířka lodě

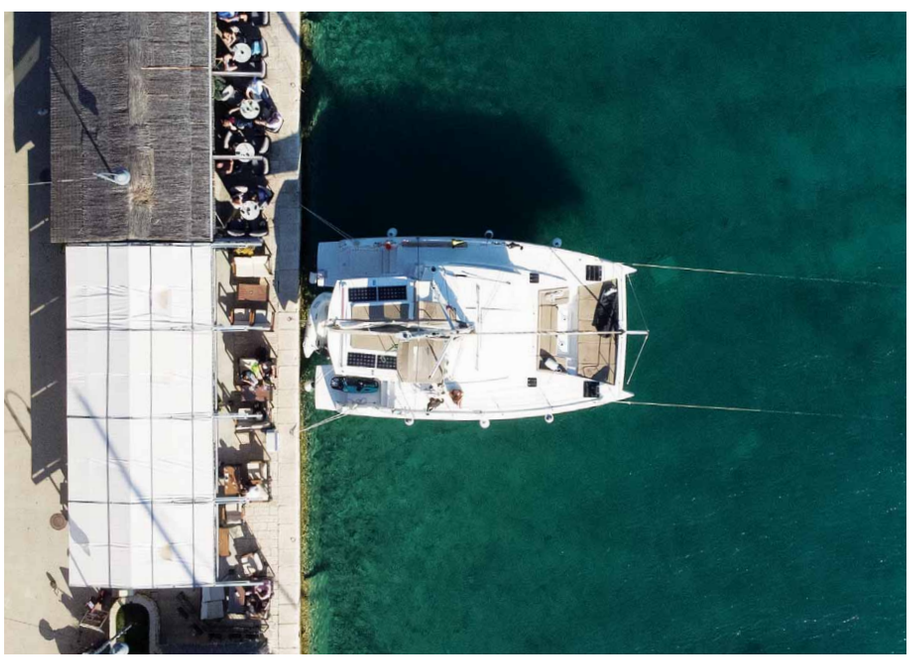
Při proplouvání mezi mooringovými lany v uličkách nezbývá mnoho prostoru na stranách, je proto potřeba vést katamaran přesně a v případě bočního větru plout dostatečně rychle a na návětrné straně z důvodu velkého snosu.

Tip z praxe

Katamaran zabírá dvě místa pro plachetnice v přístavu. V Chorvatsku vám cenu za stání vynásobí dvěma. Chcete se drahým poplatkům vyhnout? Nejezděte do marin nebo plujte v Řecku a dalších destinacích, kde se podobný problém neřeší.



Zaškolený člen posádky předává informace kormidelníkovi.



Kotvení katamaranu zádí k městskému molu u řady restaurací v Tribunji

Výhled na záď

U větších lodí, které mají vyvýšené kormidelní stanoviště posunuté směrem dopředu, typicky u lodí nad dvaačtyřicet stop nemusí být vidět od kormidla na záď, a to buď na jeden, nebo na oba plováky. S touto výraznou komplikací je potřeba při přistávání v marině nebo u molu počítat.

Tip z praxe

Perfektní komunikace mezi kapitánem a posádkou znamená přistávání bez starostí. Používejte posádku jako vlastní oči, nechejte si hlásit vzdálenost i všechny očekávané i neočekávané situace na místech, na které nevidíte. Hlášení jako „uvázaní lana hotovo", „lano spadlé do vody", „mooringové lano vede pod loď" a podobně můžou ušetřit hodně starostí.

Hydraulika, přítel nebo komplikace?

Nové modely katamaranů mívají hydraulické řízení, kdy kormidelník ztrácí přímý kontakt s mořem a necítí tlak vody působící na kormidlo. A tak se místo citlivého kormidlování a plavby na plachty, kdy je tlak na kormidlo důležitým signálem například pro úpravu nastavení plachet, stáváte spíše operátorem úpravy kurzu a třeba plavba na motýla je výrazně náročnější.

Plachtění

Hlavní plachta je vždy klasická, většinou celospírová a v devadesáti procentech případů doplněná samopřehazovací kosatkou. Žádný výrazný adrenalin při vytáhnutí plachet nečekejte, ale nenechte se ukolébat. Katamarany umí velmi dobře plout na boční a zadoboční větry a umí prohnat kdejakou charterovou plachetnici. Naopak stoupání proti větru je na charterových katamaranech mizerné, až zbytečné. Loď je silně snášena větrem a velká plocha trupu brzdí o vlny.

Plavba na plachty na charterovém katamaranu postrádá náklon, alespoň pokud respektujete pokyny pro refování plachet a aktuální sílu větru. Aspekt romantiky ale přetrvává.

Tip z praxe

Z důvodu šetření prostoru na flybridgi budete marně hledat kiking, dávejte si tak pozor, abyste si neshodili ráhno na bimini při povolené topenantě.

Kotvení v mělké zátoce u karibského ostrova Marie Galante

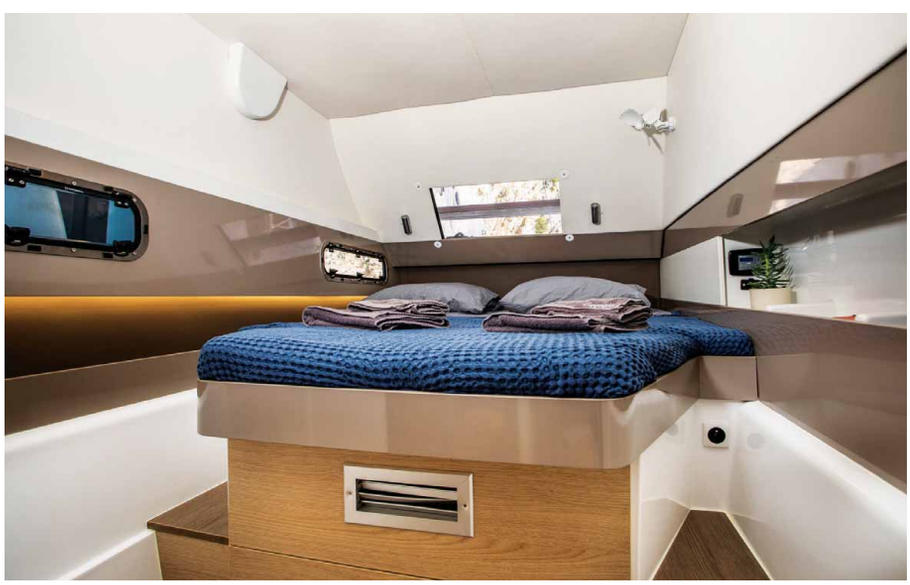
Cena, prostor nebo ponor

Při rezervaci katamaranu je zapotřebí počítat s tím, že bude přibližně o třicet procent dražší oproti plachetnici podobné délky a data výroby. Dva propojené trupy významně zvětší metry čtvereční, na kterých se posádka může pohybovat. S ponorem do maximálně půldruhého metru je možné doplout hlouběji do zátok a kotvit na místech, která jsou pro plachetnice nedostupná.

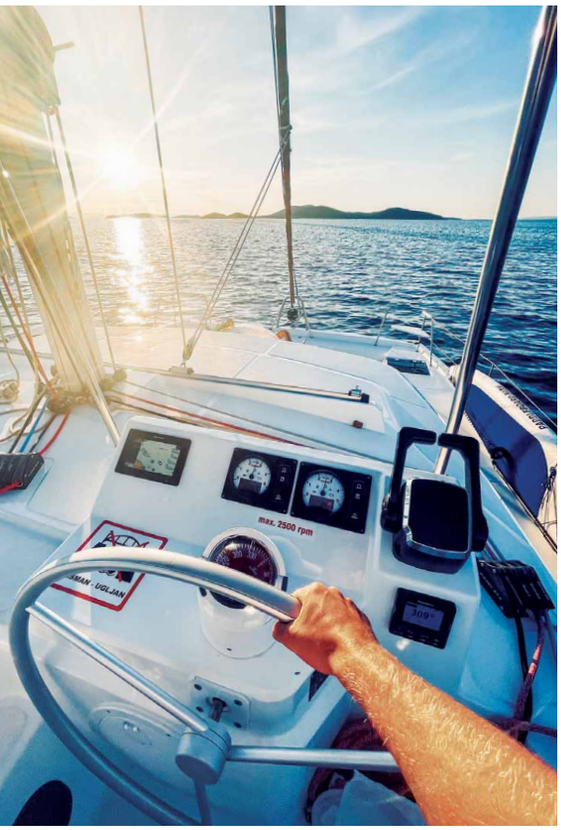
Bezpečnost i komfort

Dva nezávislé motory znamenají dvojnásobný pocit bezpečí. Výkon motorů je dimenzován tak, aby bylo s katamaranem bez problému možné plout jen s jedním motorem. Zhorší se jen manévrovací vlastnosti při úplně pomalé plavbě a obtížnější je přistávání.

Komfort ocení celá posádka a především ženská část přímo jásá. Při plavbě na plachty se loď nenakloní a není tak potřeba odložit sklenici prosecca a držet se všeho okolo sebe. Místa na opalování je také více než na jednotrupé lodi. Většina katamaranů má čtyři prostorné kajuty s dostatkem úložných prostor a vlastní koupelnou s WC. To je další důvod ke spokojenosti posádky.



Prostorná kajuta s manželskou postelí je výsadou katamaranů o délce čtyřicet stop.



Výhled z vyvýšeného místa je pro kormidelníka příjemný.

Další výhody

Z výše položeného kormidelního stanoviště je oproti plachetnici lépe vidět. Kapitán má větší přehled o situaci kolem lodě. Kuchyň je u většiny katamaranů v charteru v centru dění. Kuchař nemusí být při přípravě svých michelinských gastrospecialit zavřený dole v podpalubí. Může tak stále komunikovat s ostatními a není mu takové horko.
Na palubě je také oproti klasické plachetnici více míst na relaxování. Kde by bylo na plachetnici volné místo, tam je na katamaranu síť nebo matrace.

Kdo a kde si katamaran užije stoprocentně?

Katamaran je ideální pro rodinné plavby s dětmi. Při plavbě s dětmi obecně dbáme na zvýšenou bezpečnost a největším postrachem každého rodiče či kapitána je pád dítěte přes palubu. Na katamaranu je cesta ke kraji paluby daleko delší a přes více překážek. Děti tak lze udržet v bezpečných zónách, jako je prostor salonu nebo v ohrádce flybridge. Navíc na sobě dítě nebo batole nemusí mít neustále nasazenou vestu a to jistě v teplém počasí ocení jeho termoregulační systém. Stejně jako u plachetnic lze u některých charterových společností katamaran vybavit ochrannou sítí po celém obvodu lodě.

Tip z praxe

Nalejme si jako kapitáni číši čistého karibského rumu, malé děti si jistě plachtění neužívají, malý prostor je komplikací a bezpečnost je až na prvním místě. Proto je z mého pohledu katamaran pro plavbu s menšími dětmi lepší volbou.

Spokojené dvouměsíční miminko při pohodové plavbě na Korfu

Exotické destinace

Písečné pláže, mělké zátoky, horko, málo přístavů, nemožnost dobrat vodu a delší pobyt na palubě. Tyto parametry jsou typické pro exotické destinace. Pokud to chcete mít díky malému ponoru blízko k pláži, mít na lodi výrobník sladké vody a případně generátor s klimatizací, tak sáhněte po katamaranech, které často všechny tyto podmínky splňují.

Kokos, pláž a pohodové ráno při plavbě v Thajsku

Oblíbená ranní jóga na palubě katamaranu

Jóga nebo jinak aktivní plavba

Vyrážíte v sestavě a chcete si zacvičit, udělat dechové cvičení nebo skupinově cvičit jógu na lodi? Díky prostorné palubě není potřeba za každou aktivitou vyrážet na břeh. Pokud se jedete bavit, opalovat, projít po městečku a večer si chcete s celou posádkou lehnout na palubu a pozorovat hvězdy nebo si připravit taneční vystoupení? Katamaran je i proto ideální. Jen myslete na ostatní a v případě pouštění hudby vyhledejte zátoku, ve které nebudete nikoho hlasitostí rušit.

Za zábavou

Jsem rozhodnutý, vyplouvám

Skvělou zprávou je, že katamaran je možné řídit se stejnou licencí jako plachetnici. Pro klid a pohodu doporučuji nejdříve absolvovat zdokonalovací plavbu, na které si jej můžete pořádně osahat. Případně třídenní kurz přístavních manévrů a pořádně nadrilovat všechny způsoby přistávání. Při výběru se setkáte se značkami, jako jsou Lagoon, Fountaine Pajot nebo Bali. První dva zástupci nabízí „standardní" rozložení, kdy je salon oddělený od venkovního posezení, zatímco loděnice Bali přišla s novým konceptem openspace prostoru a flybridge prakticky na každém modelu.

Text a foto Petr Pitucha
www.yachters.cz

Obvyklé rozložení salonu a venkovního posezení

Openspace koncept propojené paluby u katamaranů Bali

inzerce

inzerce

CARTec®
consulting
REALITY
A NEMOVITOSTI
V CHORVATSKU
Váš partner pro výhodné investice
v Dalmácii.
Brno, Česká republika
CARTec consulting
www.cartecconsulting.cz

CARTec®
JAGUAR
LAND ROVER
TRIUMPH
SUZUKI
ZÁŽITKY, které na vás
ČEKAJÍ!
PRODEJ | SERVIS
CARTec motor, s.r.o. | Mariánské nám. 5, 617 00 BRNO
+420 545 233 556 | prodej@cartec.cz | servis@cartec.cz
CARTec motor
www.cartec.cz

ZE SKOTSKA DO IRSKA A ZPĚT

Cesta je cíl

„Á, Michal už krmí rybičky," slyším kluky, jak se mi smějí, zatímco prohrávám boj s mořskou nemocí. Nemůžu přestat myslet na to, jak jsem se do téhle šlamastyky dostal, a do Irska je to ještě minimálně 5 hodin.

Tak pojďme si zavzpomínat na naši plavbu do Irska raději pěkně od začátku. Ještě před covidem jsme se s pár kamarády s různou úrovní zkušeností s jachtingem dali dohromady a zabookovali si loď přes společnost Go West Sailing ve Skotsku, kde jsem absolvoval kurz RYA i složil zkoušky.
Po neuvěřitelných čtyřech letech a třech odkladech jsme dali dohromady skupinku původně osmi, ale ze zdravotních důvodů nakonec jen šesti statečných: optik Martin, kvalifikace RYA DS, ajťák Kuba, kvalifikace chorvatská, realiťák Míša, kvalifikace RYA DS, freelancer Martin, B. D. z. P.*a kvalifikace rovněž chorvatská, moje maličkost Michal jako skipper, jinak hospodský s kvalifikací RYA DS, VMP, a k tomu můj táta Jaroslav bez námořních zkušeností. Nutno dodat, že táta byl na lodi nejcennějším členem posádky, protože skvěle vaří a netrpí mořskou nemocí.

Domluva s Go West Sailing je naprosto bezproblémová, ochotně nám poněkolikáté přebookovali loď, navíc jsme se domluvili, že na první dva dny s námi bude na palubě jejich instruktor, který nám ukáže loď a pomůže nám osvěžit si vědomosti, jak to ve Skotsku chodí.

Sraz máme v pátek ráno v restauraci, dáváme si kávu a malého panáka na úspěch cesty. Děláme si ze sebe navzájem legraci kvůli kufrům s kolečky. Jejich majitelé se posmívají těm, co mají tašky a naopak. Na loď se přeci kufr nevozí, ne? Nicméně po všech těch přesunech jsem jim kolečka trochu záviděl.

Letíme přes Edinburgh, což je krásné město a určitě stojí za delší návštěvu než jen rychlý oběd vedle nádraží, jako jsme to stihli my. Pokračujeme vlakem přes Glasgow do Largsu, do největšího skotského přístavu, kde je v marině stání až pro sedm set třicet lodí. Ve vlaku vytahuje Martin deník z minulých plaveb, ve kterém začínáme tímto okamžikem další kapitolu. Po příjezdu se ubytujeme na lodi jménem CLIPPERTON, jinak Bavaria 42 ve verzi se čtyřmi kajutami. Jednu kajutu dostává pro sebe táta, protože je nejstarší, o druhou kajutu losujeme, vyhrává Míša, jednoznačně nejmenší

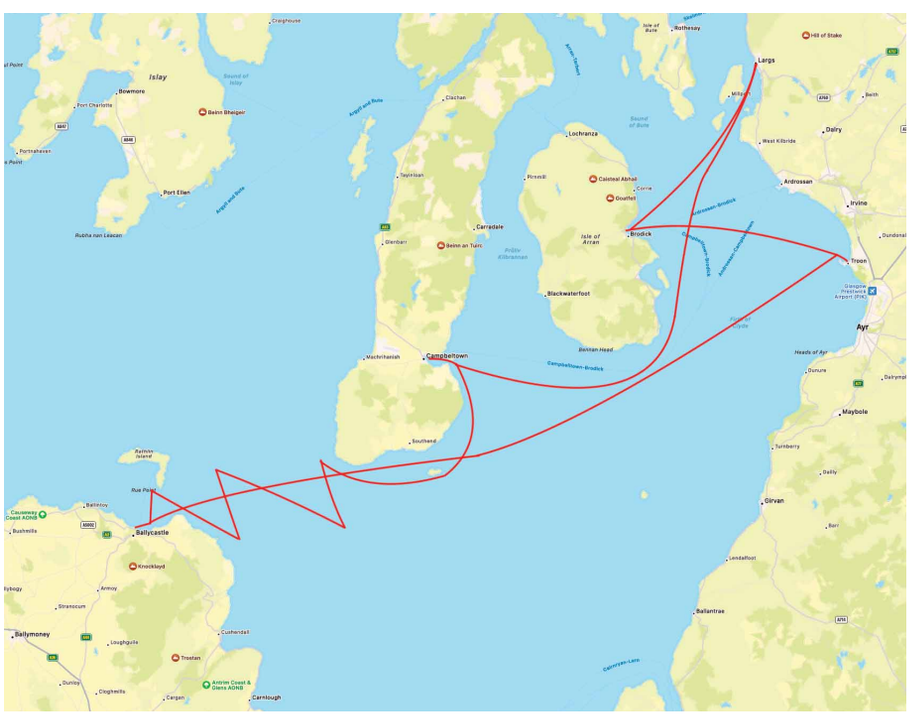
a nejhubenější člen posádky. Ještě jedeme na nákup taxíkem za přijatelných pět liber a jdeme spláchnout cestovní útrapy do místní restaurace Scotts. Zkušeně jsme si hned po příjezdu do mariny udělali rezervaci. Tento vyhlášený podnik mívá zvlášť v pátek plno. Klukům jsme celý let básnili o tamní výborné kuchyni. Následovalo ale velké zklamání. Kvůli Brexitu nemají dost personálu a kvalita restaurací šla obecně hrozně dolů. Scotts není výjimkou. Lokál je poloprázdný a pověstné jídlo je přinejlepším průměrné.

Večer ještě plánujeme, kam vlastně zítra pojedeme. Chceme se blýsknout před Kevinem, instruktorem, který na nás bude první dny dohlížet.

Tenhle pohled se nikdy neomrzí.

Vyplouváme v sobotu ráno po vydatné snídani, safety briefingu a důkladném passage planu, který sice nikoho nezajímal, ale pro můj dobrý pocit byl důležitý. Ještě jsme vyplnili papíry, kde se mimo jiné vyplňuje „next of kin“**. U toho jsme již vtipkovali méně. Táta na první pokus napsal mě, tak jsem ho nechtěl vyplašit a vysvětlovat mu, proč mě tam napsat nemůže.

Máme krásné počasí, sluníčko, vítr jen kolem deseti uzlů, ale na rozkoukání ideální. Táta se zabydluje v kuchyni a my cvičíme refování. Jak je důležité umět dobře refovat, se přesvědčíme později. Cílem je krásná zátoka Lochranza, vstupní bod na ostrov Arran, kde plánujeme přespat na kotvě. Kevin nám ale dělá nabídku, co se nedá odmítnout. Když už jsme na dohled od Lochranzy, nabídne nám, že uhradí poplatky za Portavadie, což je superluxusní marina asi dvanáct mil severně, pokud cestou zpátky vezmeme dalšího instruktora zpět do Largsu. Souhlasíme a měníme kurz. Do přístavu dorazíme již po setmění a přístavní manévry naštěstí v bezvětří zvládáme s lehkým stresem bez problémů. V restauraci stíháme jedno pivo, s indickou obsluhou sešněrovanou v kravatách není moc řeč, ale seznamujeme se s moc milou slečnou Dianou z Moravy. Slibuje, že se za námi staví na lodi. K večeři jsme měli špagety aglio olio s kuřecím masem, Diana nepřišla, tak jsme mohli jít v klidu spát.



Teoreticky jsme měli plout podle červené čáry, křižování bylo ale reálně mnohem víc.

Druhý den na moři se vracíme poklidnou plavbou zpět do Largsu. Cestou jsme potkali ponorku. Ta věc je opravdu obrovská. Loučíme se s Kevinem. Charterová společnost standardně nepouští charterové lodě za ostrov Arran, ale udělali jsme dobrý dojem, tak jsme dostali zelenou na cestu do severního Irska. Jak moc na tom má zásluhu Míša, je na diskuzi. Míša totiž koupil omylem dva kartony nealkoholického piva, když Kevin viděl, že si po obědě na palubě dáváme pivo, moc se mu to nelíbilo, když ale zjistil, že jsme profesionálové a pijeme nealko, uznale pokýval hlavou. To, že nejsme profíci, ale troubové, co neumí koupit pivo, jsme mu neříkali. Jinak obecně ve Skotsku na lodi moc nepijeme. Ona kocovina ve skotském počasí rozhodně není příjemná záležitost. Neděli pak zakončíme procházkou po Largsu, dokoupíme zásoby pečlivě naplánované a spočítané na pět dní. Aleš z Go West Sailing nás bere na exkurzi na expediční loď Global Surveyor. Tato sedmdesát stop dlouhá plachetnice se právě vrátila z Grónska. Večer probereme politickou situaci a jdeme spát.
V přístavech máme vždy loď napojenou na elektropřípojku a přes noc necháváme puštěné externí topení a odvlhčovač. I přesto kvůli kondenzaci vlhkoměr v kajutách nad ránem

Ráno v Ballycastle fotil Jaroslav, zatímco zbytek posádky ještě spal.

většinou hlásí „příjemných“ devadesát osm procent vlhkosti a každou snídani si někdo stěžuje, že mu v noci kapalo na hlavu.

V pondělí, tedy třetí den našeho výletu konečně vyplouváme směr Irsko. Z Largsu do Campbelltownu po krásné plavbě s mírným větrem dorazíme v podvečer. Podle logu cca padesátimílovou trasu nám zpestřila opět ponorka a také hodinka, kdy jsme pluli na motor v mlze s viditelností pod dvacet metrů. Když je takhle malá viditelnost a zároveň člověk tuší, že někde okolo pluje obrovská ponorka, má ta plavba hned jinou atmosféru. V Campbelltownu vybíháme na pivo do Royal Hotelu hned naproti molu a seznamujeme se s barmankou Shannon, která nám ochotně píše vzkaz do deníčku. Ještě běžíme zaplatit za přístav, který stojí tři libry za metr lodi, a to tak, že se vyplní údaje na obálce k tomu připravené u sprch, do obálky se vloží peníze a hodí se do trezoru. Se správcem mariny jsme se neviděli, pouze jsem mu volal před příjezdem, přístupové kódy nám poslal v SMS. Kromě barmanky Shannon se nám o večerní vzrušení stará záchranářská loď, která kotví vedle návštěvnického mola a tedy i naší lodě, za noc vyplouvají celkem třikrát, jednou při návratu přitáhnou dvanáctimetrovou plachetnici připoutanou k boku. Mezi posádkou tvořenou urostlými Skoty je útlá dlouhovlasá námořnice, což nám vystačí jako téma k diskuzi během večeře.

V úterý ráno plánujeme vyplout v devět ráno. Bohužel kvůli organizační laxnosti vyplouváme po snídani až kolem desáté hodiny. Tahle hodina nám pak bude velmi chybět. Ale to ještě nevíme. V přístavu se od záchranářů dozvídáme, že v noci tahali loď z mělčiny vedle ostrova Sanda: „This rough sea could be very tricky for beginners.“ To je přesně to, co chceme slyšet před cestou kolem ostrova Sanda.

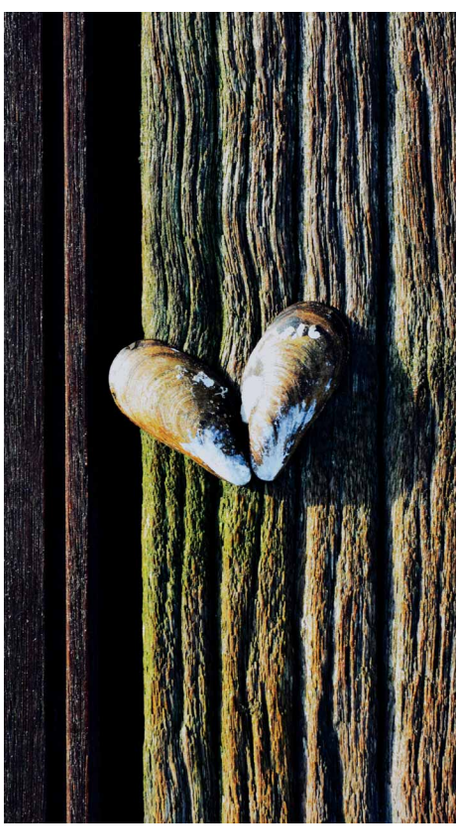
Předpověď hlásí vítr SW až NW, čtyři až šest Beaufortovy stupnice, občas až sedm, k tomu sea state: rough***, takže se máme na co těšit. Vyplouváme a celkem brzy nás trefí čtyřmetrové vlny a nárazový vítr o rychlosti třicet uzlů. Prvních pár hodin se to ještě dá vydržet, jak se ale blížíme k ostrovu Sanda, který máme v plánu objet, začne se situace zhoršovat. Vpředu máme genu zrefovanou na malý kapesníček a hlavní plachtu na třetím refu a stejně to docela sviští. K tomu se kolem ostrova Sanda začínají potkávat proudy a vlny se stanou trochu

Modelové Martin s Martinem, jediní členové posádky, co mají Instagram.

Ráno v přístavu Tron. Většina lodí letos nevyplula, Skotové je mají jako chalupy.

kousavější. Po kontrole kurzu v podpalubí jdu krmit rybičky. Za značného veselí zbytku posádky získávám pomyslnou medaili. Naštěstí mě v tom Míša nenechá a důstojně mě doplní na druhé straně lodi. Tady si dovolím odbočit. V přípravě jsme nic nezanedbali, používali jsme náplasti za uši, které nám předtím docela dobře fungovaly. Po zbytek plavby jsme přešli na lék Stugeron, který funguje podstatně lépe.

Plánovaná trasa měla být teoreticky dlouhá čtyřicet mil. Díky křižování to je ale reálně šedesát mil v již ustáleném větru pětadvacet uzlů přesně proti nám. Pod ostrovem Sanda už je třeba brát v úvahu proudy a jak jsem se již zmínil, ta hodina z rána nám chybí. Poslední část plavby se nám kvůli proudům ještě natahuje. Přistáváme před soumrakem v přístavu Ballycastle. Jsme v Irsku. Je večer a plánujeme brzo ráno odplout, chybí nám totiž jeden den, který jsme strávili nácvikem poblíž domácí mariny. Proto se navzájem ujišťujeme, že cesta je cíl. Vybíháme na večeři do vyhlášeného fastfoodu nejen na fish and chips. Všichni jsou pekelně unavení, takže bez divočiny jdeme brzo spát. O budíček se nám stará Martin, který neumí vypnout budík na telefonu, takže podle plánu vstáváme před šestou hodinu. Rychle sprcha a před východem slunce již plujeme. Předpověď stejná jako včera, naštěstí nám bude foukat do zad. Proudy budou dnes ještě silnější, proto vyplouváme tak brzy. V 11:15 se budou otáčet proti nám, do té doby musíme být zpět ve skotských vodách.



Romantika ve stoprocentně mužské posádce

Čas strávený počítáním proudů se vyplatil. Plujeme s větrem i proudem v zádech a podle GPS jsme rozjeli naši elegantní, ale ne příliš sportovní Bavárku až na třináct uzlů proti dnu. Když se konečně po surfařské jízdě dostaneme za ostrov Sanda a tím i z největších vln, ozve se z podpalubí: „Michale, proč je tu voda?“ Kinetóza nekinetóza, tohle je průšvih, a tak jdu dolů. V salonu se zleva doprava přelévá dobrých deset centimetrů vody, ani nevím, kolik je to desítek nebo stovek litrů. Vlny jsou vysoké pořád tři a více metrů, takže se plácám od stěny ke stěně, budím Míšu, co si dával preventivního šlofíka, a jdeme to řešit. Nahoru hlásím, že to bude v pohodě, stačí, že se bojím já. Volám Kevinovi, naštěstí chytnu signál. Kontrolujeme bojler, prý minulý týden protékal. Bojler je v pořádku, mezitím hladina vody v salonu stoupá. Jdeme zkontrolovat bilge pumpy. Musím zjistit, jestli je voda slaná nebo sladká, takže ochutnávám. Naštěstí je sladká. Respektive se jedná o naší odpadní vodu z kuchyně a záchodů. Super, do lodi neteče, ale tohle moje ochutnávání pisoárové vody budu mít na talíři ještě dlouho. Každopádně za asistence Míši identifikujeme problém v pumpách, konkrétně po chvilce laborování v čidle. Naše hopsání ve vlnách uvolnilo spínač pumpy. Provizorně ho přišroubuji zhruba tam, kde by měl být, a pumpa hned začne

Jak je vidět, šlo také o gastro plavbu. I ve skromné kuchyni se dají vyvářet pokrmy ve velkém stylu.

Vlevo vaří Michal nadopován Stugeronem česnečku pod dohledem šéfkuchaře a fotografa Jaroslava.

odsávat veškerou vodu. Doslova vyskočím na palubu a s vědomím toho, co jsem zrovna ochutnal, po půl hodině v podpalubí jdu rozdýchat náběh na mořskou nemoc. Manuální pumpu už jsme měli připravenou a PAN PAN volání také. Opět se utvrzuji v tom, jak je důležitý safety briefing. Proplujeme kolem ostrova Sanda a myslíme si, že máme nejhorší za sebou. Já i Míša jsme pěkně načatí, proto si zkoušíme dát další odpočinek v kajutách. Najednou mě probouzí agresivní zvuk motoru. Vybíhám na palubu, abych zjistil, že nám upadl fendr. Naštěstí kolem nás dovádělo hejno delfínů, takže si toho kluci všimli a provedli perfektní MOB osmičku včetně sbalení plachet a hned na druhý pokus se ho podařilo Martinovi vylovit. Přísahal bych, že se nám ti delfíni smáli, když skákali vedle fendru. Osmdesát mil pak zvládáme o několik hodin rychleji než menší vzdálenost z předchozího dne a pohodlně kotvíme v přístavu Troon, kam jdeme do sympatického „harbours baru“ na zaslouženou večeři.

Titanic taky nejel na plachty.

Poslední plavební den si zpestřujeme na krásném ostrově Arran, proslulém díky sýru a whisky. Kotvíme před obědem na bójce u města Brodic a na dinghy se přepravujeme na břeh. Tam nakoupíme suvenýry a whisky, uděláme pár fotek, včetně selfie s typickou skotskou zrzkou Amy, která nám na rozloučenou prozradí, že je z Kanady. Svištíme zpátky na loď, oběd dáváme za plavby. Nákupy se protáhly a chceme se vyhnout přístavním manévrům po setmění. Za soumraku doplouváme do Largsu a jedeme ještě doplnit naftu. Tam se nám rozfoukalo a odplutí a otáčení od tankovacího mola proti větru nám vyšlo jen tak tak. Doufáme, že nás nikdo neviděl, a běžíme už na poslední pivo. Při ranním předání lodě mávne zástupce charterové společnosti nad

poškozenými drobnostmi rukou a spěcháme na vlak do Glasgow na letiště. Zpátky letíme přes Porto, letenky totiž byly skoro stejně drahé jako přes Londýn nebo Amsterdam, a tak máme naplánovaný hezký večer v Portu. Přeci jen to bude větší zábava než čekat šest hodin někde na letišti. V Portu řádně doplníme alkoholový deficit, dopíšeme deníček, přespíme přes Airbnb v centru za hubičku, obrazíme pár barů, Martin se seznámí s policisty a plni dojmů letíme do Prahy.

Když píšu tento článek, aktuálně fouká na Mull of Kintyre devítka a já jsem rád, že jsem v podzimní zamračené Praze. Hned zítra se podívám, jak je to s termíny na příští rok, že prý ostrov Man je také krásný.

Text Michal Kozlíček
Foto Michal Kozlíček, Martin Kolínský, Jaroslav Kozlíček

* B. D. z. P. – bronzový diplom za plavání
** Next of kin – nejbližší příbuzný
*** Sea state: rough – stav moře: drsné

Plavba za duhou k pobřeží ostrova Sanda

inzerce

KARIBSKÉ OSTROVY

Karibská vánoční a silvestrovská sváteční hostina

V tomto speciálním článku zaměřeném na vánoční a novoroční svátky v Karibiku se ponoříme do pestrobarevného světa karibských ostrovů, které se pyšní nejen okouzlujícími plážemi, živými městečky, ale také bohatstvím kultur a tradic, které se promítají i do místní gastronomie.

V letošním roce navíc příhodně klesly ceny letenek z Evropy přímo na ostrov Grenada, kam se v minulosti příliš mnoho jachtařů nepodívalo. Vyplout přímo z Grenady do chráněných kotvišť Carriacou, Tobago Cays, Union Island, Mayerau nebo Canouanu vám totiž umožní zažít to nejlepší z Karibiku bez dlouhých přeplaveb. A kdo se rozhodne pro vánoční nebo silvestrovský jachting na těchto ostrovech, určitě si vybere z místních svátečních delikates od předkrmů doprovázených voňavým punčem až po dezerty. Kořeněný vánoční punč je sváteční „must have". Kombinace rumu, exotického ovoce a koření dodává tomuto punči hřejivou a uklidňující náladu.

Exotické jednohubky s typickými ingrediencemi z Antil, jako jsou plnění krabi nebo krevety s mangem, potěší chuťové buňky všech námořníků. U hlavního svátečního chodu se myslí na všechny. Pro ty, kteří dávají přednost masu, se servíruje ananasová šunka a pro ty, kteří dávají přednost rybám, je to mahi-mahi na kari. Zlatým hřebem večera je pak vánoční rumové cukroví. Tyto vrstvené sušenky kombinují rum s kokosem a ananasem.

Krevety s mangem ve skleničce aneb karibské jednohubky

Pro 8člennou posádku:

- 16 krevet
- 2 manga
- 1 stroužek česneku
- 3cm kousek zázvoru
- 1 limetka (bez chemického postřiku, budeme potřebovat kůru)
- 1 lžíce kokosového oleje
- 1 lžička koriandrových semínek
- růžový pepř (cca 15 kuliček)
- sůl
- 16 párátek

Manga oloupeme. První mango nakrájíme na drobné kostičky. Druhé mango rozmixujeme v mixéru na hladkou pastu.

Jestliže máte čas a chuť, doporučuji pomocí škrabky opatrně oloupat zelenou část limetky a následně ji nakrájet na proužky. Ve sklenici to vypadá krásně. Pokud si to však chcete urychlit, tak kůru klidně nastrouhejte na struhadle. Dbejte pouze na to, abyste na limetku příliš netlačili a neostrouhali i hořkou bílou část. Půlku limetky vymačkáme následně do mangového pyré, druhou půlku použijte třeba na vánoční punč.

Krevety omyjeme a oloupeme kromě ocásku. Česnek oloupeme a nakrájíme na tlustší plátky. Zázvor oloupeme a nastrouháme najemno. Růžový pepř i koriandrová semínka lehce rozmačkáme v hmoždíři nebo plochou hranou nože. V pánvičce rozpálíme kokosový olej, vložíme do něj pepř a koriandrová semínka a počkáme, než se rozvoní. V ten moment přidáme krevety a česnek, stáhneme oheň a opékáme krevety zhruba pět minut z každé strany, aby byly krásně zlatavé. V tom okamžiku ke krevetám přidáme na-

strouhaný zázvor, osolíme a necháme na sporáku ještě dvě minuty, poté pánvičku odstavíme.

Kostičky manga vložíme do skleničky a zalijeme mangovým pyré. Vychladlé krevety napíchneme na párátko, které položíme přes skleničku. Nakonec ozdobíme limetkovou kůrou a můžeme podávat.

Rybí kari

Na každém ostrově dělají rybí kari trochu jinak. Nedá se říct, která ryba je nejpoužívanější, protože se vždy vybere z čerstvého úlovku dne. Jednou z vyhlášených delikates je například mahi-mahi (zlak nachový) nebo red snapper (chňapal červený). Nicméně tento recept bude výborný i s mořským vlkem nebo treskou. Výběr ryby tedy necháme na tom, co zrovna ulovíte nebo seženete od rybářů či na místním trhu.

Pro 8člennou posádku:

- 1,2 kg ryby dle výběru
- 2 polévkové lžíce červené kari pasty
- 4 centimetry dlouhý kus zázvoru
- 10 g arašídového másla
- 200 ml bílého suchého vína
- 500 ml kokosového mléka
- 30 g strouhaného kokosu (nejlépe čerstvý, ale může být i sušený)
- 2 limetky
- 2 stroužky česneku
- 1 cibule
- kokosový olej
- chilli nebo špetka pepře Espelette
- čerstvý koriandr
- sůl

Rybu nafiletujeme nebo si ji raději necháme nafiletovat přímo v rybárně. Místní se s tím v Karibiku moc nepářou, takže rybu ani nestahují z kůže, nicméně já bych doporučila ji stáhnout a následně nakrájet na větší kusy.

Cibuli a česnek oloupeme a nakrájíme najemno. Zázvor oloupeme a nastrouháme nahrubo. V pánvi rozpálíme kokosový olej, přidáme do něj cibuli a necháme ji zesklovatět. Následně přimícháme česnek, zázvor, kari pastu, arašídové máslo a chilli a mícháme zhruba dvě minuty, než se koření rozvoní. V tento moment přidáme rybu a opražíme ji z obou stran dozlatova. Poté rybu podlijeme vínem a necháme ho částečně vyvařit. Přidáme kokosové mléko a vaříme na nízkém ohni dalších patnáct minut. Ochutnáme a dochutíme solí a limetkovou šťávou.

Podáváme s jasmínovou rýží, kterou můžete také dochutit kořením při vaření, nastrouhaným kokosem a najemno nasekaným čerstvým koriandrem.

Kořeněný vánoční punč

Tradičně se podává i jako aperitiv na Silvestra. Skořice a hřebíček se krásně prolíná s rumem a exotickým ovocem, ať už jste v Karibiku či doma u krbu. Proto uvádíme studenou i horkou variantu. Většinou se

punč vyrábí ve velkém, nicméně my zde uvádíme suroviny na jednu porci, které si následně vynásobte počtem lidí.

- 25 cl rumu
- 25 cl pomerančové šťávy
- 25 cl mangové šťávy
- 15 cl ananasové šťávy
- 10 cl grapefruitové šťávy
- 1 limetka

Koření na 2 porce: 2 menší tyčinky skořice, 6 hřebíčků, vanilkový lusk, hvězdička anýzu
Čerstvé ovoce: kostky ananasu, manga a pomeranče
Na doslazení v případě potřeby: sirup z třtinového cukru

Ovoce nakrájíme na kousky a smícháme s vymačkanou limetkovou šťávou.

V konvici smícháme rum a ovocné šťávy. Přidáme ovoce a koření a promícháme. Přikryjeme a necháme v lednici uležet alespoň dvě hodiny, ideálně přes noc. Před podáváním můžeme podle chuti dosladit trochou sirupu z třtinového cukru. Punč podáváme vychlazený s ledem.

Tip: Pokud se zrovna nenacházíte v tropech a chcete horký punč, tento recept klidně použijte. Všechny ingredience kromě rumu smíchejte v hrnci a pomalu ohřívejte zhruba patnáct minut, důsledně vždy pod bodem varu. Na závěr přidejte rum a můžete podávat.

Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare.

Text a foto Michaela Kapičková, dipWSET

inzerce

PARKER
Corsiva
BALT YACHT
www.wboats.cz
W BOATS

Přenádherné pobřeží Sardinie

KONDIČNÍ PLAVBA

Kvalifikace na moři vyžaduje praktické zkušenosti

V poslední době se zvyšuje počet získaných rekreačních licencí pro námořní plavbu. Je to logické. Vodní plochy včetně oceánů pokrývají přes sedmdesát procent zemského povrchu a nabízí tak neskutečné možnosti poznání i vyžití. Nové prostředí však vyžaduje odlišnou techniku i určitou úroveň zkušeností.

Většina adeptů na počátku námořní kariéry experimentuje s lodním provozem na řekách a jezerech nebo kanálech například v Holandsku. Brzy však zatouží po Karibiku, Mexickém zálivu, lokalitách na Středozemním moři, po Seychelských ostrovech, po plavbách v Thajsku nebo v Polynésii. Chtějí se plavit na Island nebo do Grónska či dokonce překonat Drakeův průliv na Antarktidu. Námořní licence pro rekreační plavbu mají několik stupňů a čeští kapitáni je většinou získávají v Chorvatsku, doma od námořního úřadu na Ministerstvu dopravy nebo v RYA v Anglii. Mnohokrát jsem se setkal s názorem, že pro začátek stačí chorvatská licence „B“, která opravňuje k tak zvané příbřežní plavbě a dá se získat za lahev rumu. Je to velká chyba a hlavně nepochopení živlu, jakým je moře či oceán. Anglická definice, že na klidném moři je každý námořník, přesně definuje tento omyl. Samotná licence umožňuje nejenom plavbu, ale také deleguje výhradní odpovědnost každého kapitána za loď i posádku, případně za škody způsobené v lodním provozu ostatním účastníkům nekvalifikovaným jednáním. První větší závan větru nebo vlny nad dva metry většinou rychle každého poučí a vyvedou z omylu. Někdy může být ale pozdě.

Každoročně pořádáme výcvikové kondiční plavby v oblasti Tyrhénského a Ligurského moře mezi ostrovy Korsika, Elba, Sardinie, Sicílie, Malta, Itálie. Většinou přijíždějí kapitáni se

základní licencí. Naskladní více piva než potravin, spěchají odvázat loď a mají pocit, že jedou na skvělou dovolenou. Moc by pomohlo hodit většinu z nich v noci do větrem čeřeného studeného moře několik mil od pobřeží. Určitě by změnili názor. Ke změně vnímání moře se tedy snažíme dopracovat alespoň důsledným úvodem. Místo úvodního večírku začínáme seznámením s plavidlem, uložením všeho potřebného a studiem počasí, přístavu, trasy a hlavně nezapomínáme na bezpečnostní briefing. Následuje rozdělení služeb, kontrola oblečení a zdravotní pokyny. Angličané dbají na nácvik Flooding, Falling, Fire, tedy zatopení lodě, pád přes palubu a oheň. Po šesti hodinách příprav se všichni uložili ke spánku v divoce hučící marině D'Arechi Salerno a na večírek se zapomělo.

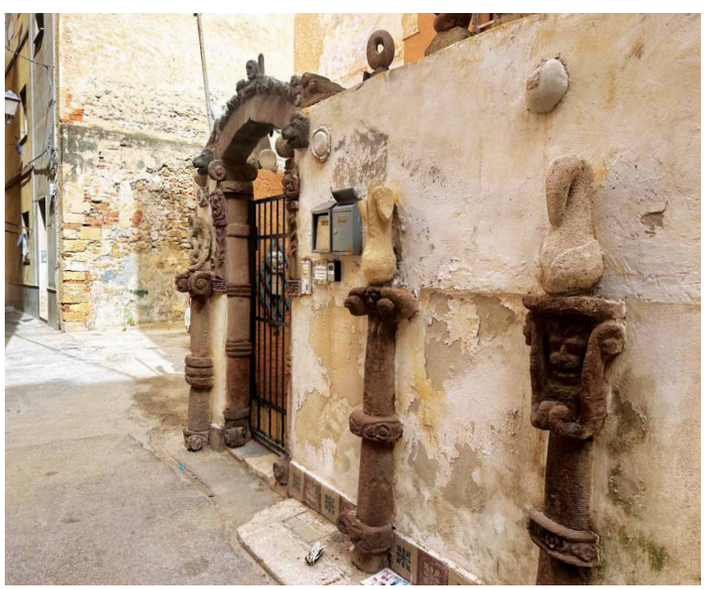
Trasa kondiční výcvikové plavby

Pro letošní rok jsme si vybrali na konci října okruh po Tyrhénském moři na Sardinii, dále na Sicílii do Trapani a na Maltu. Zpět přes Messinskou úžinu na Lipari a domů. Brzy ráno jsme tedy vypluli směrem na přístav Villasimius na Sardinii. Vítr v nárazech třicet uzlů, vlny mezi dvěma a třemi metry. Nejlepší škola je osobní zkušenost. Posádka bez snídaně, teplého čaje v termosce, špatně oblečená proti vodní tříšti, polovina s tlakem v žaludku. První směna zažije nácvik požárního poplachu. Do pěti minut nalezen pouze jeden hasicí přístroj. Další směna má trénovat osmičky pouze na plachty. Při refování začala se studiem lan a dohadováním se za co tahat. Třetí směna tahala při nácviku MOB zatížený fendr více než patnáct minut a obával jsem se, že budu tahat já je. Kurz na kompasu vykazoval odchylku třináct stupňů oproti údajům z elektronické mapy Navionics, kterou nikdo neuměl vysvětlit. Odpoledne už všichni tušili, že nejedeme letní Chorvatsko, ale mnohem těžší plavební oblast.

K výcviku byla využita tříkajutová Oceanis 38. Nejsem rád. Do těžších podmínek mám rád delší lodě, šestačtyřicet stop a více. Hned na začátku překvapila. Jednou negativně a několikrát pozitivně. Nejde v přístavu na úzkém kanálu otočit na místě. Má dva relativně malé kormidelní listy dále od sebe. Proud vody od vrtule se tak neopře do kormidelního listu a bez pohybu vpřed prostě moc nereaguje. To je daň za dobrou ovladatelnost ve větším náklonu. Je proto nutné s tímto počítat, popřípadě si pomoci předním propelerem, který ale na této velikosti lodě nemá žádný převratný výkon. Ve vlnách je však loď stabilní, s vynikající odezvou kormidel.

Druhý den vítr zmírnil, a tak nacvičujeme MOB bez motoru. Odpadnutí na 120 stupňů, obrat proti větru o 180 stupňů a zpět kurzem

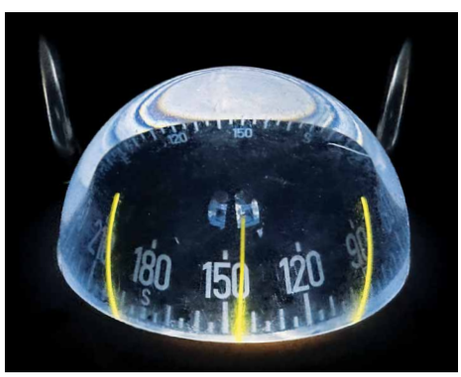
Atmosféra italského pobřeží


Historické uličky městečka Erice - Sicílie

Relaxace před noční plavbou

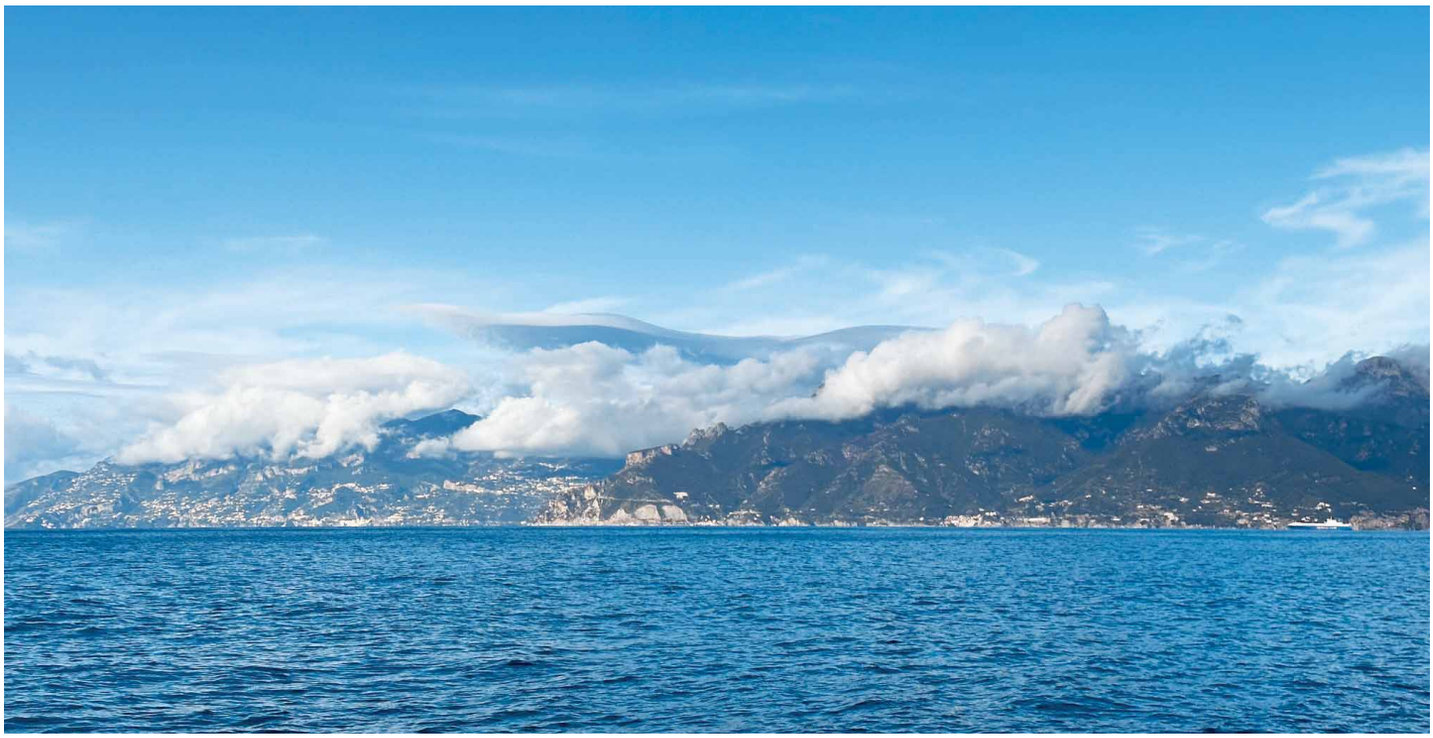
pětapadesát stupňů na pozici MOB. Posádka začala skvěle fungovat a život přešel do provozní rutiny. Pravidelné zápisy do lodního deníku, směny, vaření, hlídky. Loď oproti předpisům nebyla vybavena EPIRB bójí a záchranné vesty jsou klasické objemné s polyuretanovou výplní. EPIRB nahrazujeme satelitním sledovacím zařízením Garmin Inreach mini 2 a kvůli bezpečnosti jsme napnuli lana pro kotvení úvazků.

Do prvního plánovaného bodu je to 266 námořních mil a nám plavba trvá čtyřiapadesát hodin, což odpovídá průměrné rychlosti pět uzlů. Na mole kotvíme v poledne a máme celou noc volno. Povoleno první pivo a večerní návštěva restaurace. Trochu škoda, že není více času. Sardinie je úžasná. Je to klenot mezi ostrovy, plný historie a přírodních krás. Určitě si zaslouží letní plavbu jen v okolí pobřeží s návštěvami pláží, jako je například Golfo di Orosei na východním pobřeží. Přeplavba na Sicílii probíhá za takřka ideálních podmínek se zadobočním větrem o rychlosti dvacet uzlů. Posádka je již v pohodě. Vítá nás poměrně velký přístav Trapani. Obsluha mola i přístavní kancelář v naprostém klidu. Cena za noc je pětasedmdesát eur. Bohužel zůstáváme o jeden den navíc. Střed Středozemního moře bouří. Nárazy až pětapadesát uzlů, déšť a vlny čtyři až šest metrů. Čekáme



Někdy to jediné, co v noci vidíte

Majestátní přístavní hradby historické Valletty - Malta



Pobřežní část Amalfi - návrat do Salerna

na okno pro přeplavbu na Maltu. Etapa na Maltu má délku 175 mil a zvládli jsme ji za pětatřicet hodin. Vyrážíme na noc s plánem doplout druhý den dopoledne na Maltu. Přesně o půlnoci mě budí náraz větru a prudší vlna. Za ty roky to mám v uchu. Okamžitě refujeme hlavní plachtu i genu na třicet procent. Ještě jsme vše nedokončili a přišel náraz přes šedesát uzlů s průtrží mračen, kterou lze přirovnat k relaxaci pod vodopádem. Držím loď dle kompasu na zadoboční vítr, nic nevidím a surfujeme po pětimetrových vlnách. To je přesně ten okamžik, kvůli kterému výcvik děláme a na co se zaměřujeme. Situace, kde rozhoduje zkušenost a sebedůvěra kapitána a celé posádky. Za hodinu bylo po všem, přestalo pršet, vítr se ustálil na osmadvaceti uzlech. Ráno sluníčko a moře přívětivé jako batole.

Maltu za ty roky miluji. Nejmenší země EU, jenom půl milionu obyvatel. Klenot světové historie. V roce 1565 odrazili maltézští rytíři čtyři měsíce vleklé obležení sultána Sulejmana I., který měl pětinásobnou přesilu. Toto vítězství je zdrojem maltézské hrdosti dodnes.

Kamenné uličky městské pevnosti L-Imdina - Malta

Proplout Messinskou úžinou je z mnoha hledisek zajímavé. Pohled na Etnu, poměrně silné proudy, točící se nárazový vítr, silný komerční provoz. Přímo v Messině jsou příjemní lidé a skvělá kuchyně.

Domů přes Lipari už to je jen nějakých sto pětapadesát mil. Plavbu nám zpestří odfukující sopka Stromboli a přibližující se domovský přístav v Salernu. Teprve teď je tedy ten správný čas na večírek a ráno letadlem z Neapole do Prahy.

Tak kapitáni, těším se na vás zase příští rok na jaře i na podzim.

JAMES OCEAN SAILING

inzerce

JAMES OCEAN SAILING **nabízí plavbu jižní KARIBSKÉ OSTROVY**

Termín plavby: od soboty 20. 1. 2024 do pátku 2. 2. 2024
Přibližná délka plavby: 600 Nm
Trasa: Martinik, Sv. Lucie, Sv. Vincent, Grenadíny a zpět

Cena plavby: 79 000 Kč
Cena neobsahuje: (letenky, přepravní náklady do přístavu, stravu a pití, osobní pojištění, strava kapitán lodi)

Kontakt : +420 603 851 716, kudlacek@mbcbohemia.cz

JADRAN V PLNÉ SEZONĚ

Od ostrova k ostrovu

Jak vypadá Chorvatsko během prvních dvou týdnů prázdnin? Lodě jsou všude. Na druhou stranu je zase dlouho vidět.

Tento rok jsem dost uvažoval, že moře vynechám a budu se soustředit na vlastní loď na Lipně. Pak se ale ozval kamarád Miloš, jestli nechci vyrazit na čtrnáct dní do Chorvatska. Jet na dva týdny místo obvyklého jednoho mi připadalo jako dobrý nápad. Člověk tak stráví menší část výletu dopravou. Nemusí opouštět loď zrovna, když si konečně zvykl na všechny její zvláštnosti. Má to ale samozřejmě i nevýhody. Spousta lidí nemá na čtrnáctidenní plavbu čas. I pro mě to bylo komplikované. Dělám totiž editora v novinách. Když chci někam odjet, musím si připravit články dopředu. Pracuji na středeční příloze. Jedna středa v termínu plavby byl naštěstí svátek. To mi dost pomohlo.

S Milošem jsem už byl na moři víckrát. Několik plaveb z toho dělal skippera. Teď jsme se prohodili. Jako kapitán jsem se napsal já. Miloš měl zamluvenou Bavarku 37 Cruiser jménem FLINX. Nebyla to úplně loď, kterou bych si sám vybral. Myslím ale, že důležitější než samotná loď je, jak ji člověk využije.

Trochu problém byl, že si Miloš před plavbou uštípl kus menisku. Měl naplánovanou operaci. Ještě před ní se ale s poraněným kolenem rozhodl jet na moře. Nemohl chodit na delší vzdálenosti. To ale na lodi moc nevadí. Kromě mě a Miloše s námi jeli ještě Eliška a Raúl. Raúl je z Mexika. Tím pádem jsme byli hned mezinárodní posádka. Plavba byla plánovaná částečně v angličtině. Bylo také domluveno, že pojedeme maximálně bezpečně, bez nočních plaveb a podobných taškařic. Měla to být klasická dovolenková cesta.

Pozdě v marině

Vyplouvali jsme z Milošovy oblíbené mariny Betina na ostrově Murter. Jako dopravní prostředek jsme zvolili auto s jedním přespáním v Airbnb. Miloš s Eliškou mě měli vyzvednout na jedné za podobných okolností osvědčené českobudějovické pumpě ve dvě hodiny odpoledne. Raúl se k nám měl připojit v Zadaru. Silnice ale byly zacpané. Z Budějovic jsme nakonec vyjížděli někdy okolo čtvrté. Podobně to bylo i druhý den. S vyzvednutím Raúla a jed-

ním nákupem jsme dorazili do mariny okolo šesté. Loď jsme přebírali nejpozději, co jsem zatím zažil. O vyplutí nemohla být řeč.

Další den jsme měli v plánu zamířit na jih. Miloš chtěl totiž navštívit jednu ze svých četných dcer a svézt na FLINXOVI svoje vnoučata. Vnoučata se měla vyskytovat v pobřežní vesnici jménem Trstenik. Miloš dostal informaci, že leží někde „pod Dubrovníkem". Oba jsme to shodně pochopili jako „jižně od Dubrovníku".

Bylo mi to trochu divné. Na jih od Dubrovníku zas tolik obcí není. Před plavbou jsem se snažil najít cílovou ves na mapě. Neměl jsem úspěch. Nebyl jsem si ale jistý, jestli jsem si správně zapamatoval, jak se místo jmenuje. Obecný kompasový kurz jsme znali, přibližně 180 stupňů. V neděli ráno jsme proto vyrazili.

Model předpovídal na celý den flautu. Byli jsme psychicky připravení na motorování. Nakonec se ale rozfoukalo od severu. Pluli jsme na zadoboční vítr s občasnými halzami. Někdy odpoledne jsme zachytili mayday. Bylo to ale daleko od nás. Někdo najel na břeh. Vypadalo to, že kousek od mariny. Proto jsme zprávu ignorovali. Nakonec jsme dopluli až k ostrovu Drvenik Mali. V zátoce Uvala Gabrine na jeho jižním konci jsme hodili kotvu na noc.

FLINX u mola

Dva výběrčí

Další den bylo pondělí. Model opět předpovídal bezvětří. Tentokrát bohužel vyšlo. Skoro celou cestu jsme opravdu pluli na motor. Chtěli jsme skončit na Korčule. Přenocovat jsme plánovali na bójce v zátoce Uvala Gradina. Navrhl jsem to já. Stál jsem v ní totiž minulý rok. Byla tehdy skoro prázdná. Tentokrát to ale bylo jinak. Bójkoviště bylo úplně nacpané. Jedna loď nám vyfoukla bójku těsně před nosem. Pomalu jsme proplouvali zátokou a hledali další. Po chvíli se objevil Chorvat na motoráčku. Vypadal jako jasný výběrčí.

„Máte volno?" ptám se ho. „Ne. Jsme plní," odpověděl. „Ukážu vám, kde zakotvit."

Nasměroval nás do místa na jižním konci zátoky. Moc se mi nelíbilo. Když nám to ale řekl správce bojového pole, myslel jsem, že to bude OK. Kotvu jsme složili na druhý pokus. Po prvním na nás začali křičet nějací Hunové, sami přivázaní na bójce. Byli jsme podle nich moc blízko. Zakotvili jsme proto ještě o kus dál. Vyzkoušeli jsme, jestli kotva drží, a vypnuli naviják. Brzo nato se objevil další Chorvat na motoráčku. „I am not happy," povídá.

Řekl jsem mu, že nás na místo poslal jeho kolega. Chorvat ale tvrdil, že bójky spravuje sám. Kolegu prý nemá. Vzal si od nás třináct a půl eura. (Za kotvu!) Museli jsme slíbit, že když začne foukat od jihu, vypadneme. Šel jsem spát s lehkými obavami. Pro jistotu jsme nastavili kotevní alarm. Nakonec jsme ale přenocovali bez potíží.

Chorvatský Murter poskytuje zázemí několika stovkám lodí.

Dlouhý konop

Další den jsem chtěl dorazit někam severně od Dubrovníku. Pak jsem měl v plánu definitivně zamířit do obce s vnoučaty. Ráno ale vyšlo najevo, že městečko Trstenik leží

Rybářská sezona nikdy nekončí.

zhruba v polovině poloostrova Pelješac. Bylo to na den plavby. Zase nefoukalo. Vítr jsme zažili jen v průlivu mezi Pelješacem a Korčulou. Ten funguje jako tryska. Foukalo přímo proti nám. Na stoupačku nebylo místo. Do Trsteniku jsme nakonec dorazili okolo páté odpoledne. V přístavu byl dlouhý vlnolam a před ním několik bójek pro návštěvníky. Byly ale obsazené.

Vešli jsme se až na jednu bójku za vlnolamem. Patřila restauraci. Byli to ale známí známých Milošovy dcery. Proto nás na bójce nechali. Všichni jsme využili pozvání na večeři a následně i snídani na břehu. Další den došlo na projížďku. V okolí se pohybovaly zhruba čtyři děti různého stáří. Dvě z nich chtěly svézt, další dvě chtěly raději hrát videohry. Kromě dětí jsme svezli i dospělý doprovod.

Po projížďce jsme všechny vysadili a znovu vypluli. Už nemělo cenu se vypravovat jinam. Plachtili jsme proto jen v okolí Trsteniku. Odpoledne se rozfoukalo tak, že jsme museli refovat. Díky tomu jsme se mohli blíž seznámit s plavebními vlastnostmi FLINXE. Vyšlo najevo, že mizerně stoupá. Zato ale jel překvapivě dobře na bočák a zadobočák. Ve zhruba pěti uzlech skutečného větru zvládal rychlost okolo 4,7 uzlů.

„Tomu se mi ani nechce věřit," pochyboval Miloš.

Na noc jsme se vrátili do Trsteniku. Na vedlejší bójce mezitím přibyl krásný keč plující pod norskou vlajkou. Dostali jsme další pozvání na večeři na břehu. Po jídle se ale ozvala vrchní z restaurace, které patřila bójka. Jmenovala se Jadranka (vrchní, ne bójka). Bála se, že jsme norskému dvojstěžníku moc blízko.

„Brod točí," řekla mi. „Tvůj konop dlouhý."

Myslela tím, že máme zkrátit uvazovací lano. Bližší průzkum situace ale ukázal, že kratší lano nám nepomůže. Museli jsme bójku opustit. Naštěstí se mezitím uvolnilo místo před vlnolamem. Noc jsme nakonec strávili tam.

Znovu Gradina

Další den byl čtvrtek. V 7.45 jsme dali Trsteniku vale. Plán byl vrátit se zpátky na sever. Navrhl jsem, že to pro změnu vezmeme kolem západního břehu Korčuly. Někdy před obědem se roz-

Městská mola často obsazují lodě pro luxusní okružní plavbu po chorvatských ostrovech.

foukalo. Byl to severní vítr. Museli jsme tedy proti němu stoupat. Přišel čas i na nějaké to refování. Celkově ale nešlo o nic dramatického. Tentokrát jsme na křižování měli spoustu prostoru. Na noc jsme chtěli zkusit zátoku Tri Luke na severním konci ostrova. Má tři větve. To ostatně napovídá už její jméno.

V zátoce už kotvilo několik lodí. Naše kotva ale nedržela. Ostatní lodě asi zabraly všechna dobrá místa. Nejspíš to v zátoce na rozdíl od nás znaly. My jsme kotvení vzdali. Na volném moři se mezitím slušně rozfoukalo. V poryvech bušilo okolo čtyřiadvaceti uzlů. Vlny tomu odpovídaly. Jelikož jsme nechtěli absolvovat noční plavbu, zamířili jsme znovu na bójku v zátoce Gradina. Tentokrát byla naštěstí znovu skoro prázdná. Výběrčí chtěl 26,5 eura.

Pracná stoupačka

Následující den byl pátek. Podle předpovědi mělo dál foukat okolo dvaadvaceti uzlů od severu. V plánu bylo doplout na ostrovy Pakleni u severního konce Hvaru. Vzdušnou čarou je to kousek. S protivětrem to ale tak blízko nebylo. Chtěl jsem začít jedním co nejdelším levobočním šlákem směrem ven na moře a pak to pustit na pravobok. Záměr byl co nejméně točit. Nakonec jsme ale udělali hromadu réček a asi tři míle od ostrovů Pakleni jsme nastartovali motor. K cíli bychom určitě dostoupali. Potřebovali jsme ale časovou rezervu k výběru místa na přenocování.

Jelikož byl červenec, bylo dlouho vidět, přesto nebylo hledání snadné. Ani já, ani Miloš jsme nechtěli do mariny Palmižana na největším ostrovu souostroví Sveti Klement. Je v ní draho a bývá tam příliš rušno dlouho do noci. Jako první jsme se jeli podívat na nejjižnější ostrůvek Jerolim. Na jeho severovýchodní straně proti městu Hvar jsme s Milošem kdysi stáli na jedné osamělé bójce. Tentokrát ale byla zátoka přecpaná loděmi. Neúspěšně jsme prozkoumali ještě další dvě místa na jihovýchodní straně Svetiho Klementa. Nakonec jsme našli volnou bójku v Luce Soline zhruba v polovině ostrova. Bójka byla moderní se dvěma oky. S přivázáním nám pomohl Chorvat na motoráčku.

„Chcete jen na bójku, nebo i do restaurace?" ptal se. „Máme na lodi hromadu jídla a musíme ho sníst," odpověděl jsem.

Chorvat řekl, že nás přijede zkasírovat později. Už se ale neukázal. Místo něj dorazil jiný. První výběrčí podle něj neměl čas.

V létě je možné i na Jadranu potkat ty největší jachty, které se pronajímají za vyšší desítky tisíc eur na týden.

„Bójka je jen pro hosty restaurace," prohlásil. „Můžete tu ale zůstat. Zaplaťte nám, kolik myslíte."

Dali jsme patnáct éček. Transakce proběhla bez účtenky.

Odpočinkový den

Noc na bójce byla klidná. V sobotu ráno jsme se z ní odvázali a vyrazili zpět na sever. Jako cíl jsem navrhl ostrov Žirje. Pluli jsme na motor. Zpočátku totiž opět panovalo skoro dokonalé bezvětří. Na vodě doznívaly jen vlny po silném větru z předchozího dne. Po čase i ty zmizely a moře bylo jako zrcadlo. Potkali jsme několik rybářů, nějaké motorové jachty i další plachetnice. Někdy po obědě se rozfoukalo. Nejdřív foukal nepříliš silný boční vítr. Postupně zesiloval a stáčel se proti nám. Nakonec jsme pluli na stoupačku. Na úroveň Žirje jsme i tak dorazili relativně brzo. Jelikož pořád příjemně foukalo, změnili jsme plán. Místo bójky jsme se rozhodli vrátit do Betiny. Vítr jsme využili, co to šlo. Nakonec jsme ale museli sbalit plachty a kus cesty domotorovat. V marině jsme se přivázali těsně po deváté večer. Další den se posádce nechtělo znovu vyplouvat. Zůstali jsme proto v Betině. Všichni kromě mě se vypravili kamsi na pláž. Já jsem se jen povaloval na lodi a četl. Zvolil jsem stylovou literaturu – Arthura Ransoma. Odpoledne vyšlo najevo, že zůstat na lodi byl dobrý nápad. Dva ze tří účastníků výletu totiž šlápli na ježovku.

Na sever

Mírná nevýhoda odpočinkového dne byla, že jsme prošvihli celkem slušný vítr. Na následující den, tedy pondělí, předpovídali meteorologové bezvětří. Jelikož už jsme byli celkem daleko na jihu, nabízelo se vyrazit pro změnu na sever. Zhruba od středy měl ale foukat silný jižní vítr. Měl jsem obavy, jestli bychom se s nepříliš dobře stoupajícím FLINXEM dostali včas zpátky do mariny. Nakonec jsme se dohodli, že během pondělka domotorujeme na ostrov Molat. Tam přespíme na bójce a pak se zase vrátíme na jih.

Během léta je na vodě zvláště u větších měst opravdu rušno.

Plavba na Molat byla příjemná, navzdory tomu, že byla opravdu skoro celá na motor. Ostrov má tvar obráceného písmene V nebo špičky šípu mířící na severozápad. Uvnitř véčka leží ještě jeden menší ostrůvek. S Milošem jsme už kdysi byli na mooringu ve vesnici poblíž ústí zátoky. Alespoň já si to myslím. Miloš tvrdil, že si návštěvu ostrova ani vesnice nepamatuje. Místo mooringů jsme tentokrát chtěli využít bójkoviště hlouběji v zálivu.

Když jsme se k němu blížili, vypadalo to bledě. Bylo plné stěžňů. Nakonec jsme ale našli jedno místo úplně na kraji. Naše bójka se pohupovala kousek od žlutého speciálního znaku vyznačujícího kotviště. Stáli jsme blízko už zmíněného malého ostrůvku. Kdybychom bójku nechytili, asi by se dala najít jiná i za ním. Celkově mě ale překvapilo, kolik bylo na místě lodí. Z předchozí návštěvy si Molat pamatuji jako zapadákov, kde dávají lišky dobrou noc. Výběrčí dorazil okamžitě po uvázání. Zkasíroval nás o 44 euro.

Žut za všechny prachy

V úterý ráno jsme se z bóje zase odvázali a vyrazili zpátky na jih. Okolo jedenácté se zvedl vítr. Vydržel většinu dne. Nebyl zvlášť silný a chvílemi lehal. Navíc foukal přímo proti nám. I tak to ale byla proti předchozímu dnu vítaná změna. Většinu úterka jsme strávili křižováním. Na noc jsme chtěli na bójku ve velké zátoce na ostrově Žut. Jako první jsme zkoušeli její jižní konec. Bylo tam však plno. Na severní straně se volné místo našlo. Výběrčí se ukázal hned a pomohl nám s uvázáním. Pak si řekl o šedesát éček.

Jeden můj strýc často používal úsloví, které se do takové situace skvěle hodí. Zní: to svět neviděl a pes to nežral. Sám bych asi zaplatil. Byli jsme už uvázaní a částka se dělila mezi čtyři lidi. Zbytek posádky byl ale proti.

Plachetnice Bavaria stále tvoří podstatnou část charterové flotily nejen na Jadranu.

„Jsem tady, abych vám pomohl," prohlásil Chorvat. „Jestli se vám to zdá moc, ukážu vám, kde zakotvit."

Tak jsme se zase odvázali a následovali jeho motorák. Zavedl nás na místo v nejsevernějším konci zátoky, kousek od mola s motorovými jachtami. Nebylo špatné. Zakotvili jsme bez větších problémů. Přes noc se zvedl vítr od jihu. Byl jsem se dvakrát dívat, jestli se nehýbeme. Kotva držela. Zbývaly nám poslední tři dny. Podle předpovědi mělo pořád foukat od severu, a to pořádně. Ve středu jsme proto opustili Žut a zamířili do prostoru mezi ostrovy Kornati, Murter a Žirje.

Je čas se s plachetnicí FLINX, která byla čtrnáct dní naším domovem, rozloučit.

Když se rozfoukalo, napřed jsme nastoupali kus na jih a pak si užili dva dlouhé bočáky. Chvílemi foukalo okolo čtyřiadvaceti uzlů. Museli jsme proto notně refovat. Po dni stráveném plachtěním jsme se vrátili do Betiny. V průlivu mezi ostrovy Radelj a Zminjak jsme potkali několik zakotvených lodí. Zjevně se schovávaly před větrem.

Ve čtvrtek mělo podle předpovědi foukat v poryvech přes čtyřiatřicet uzlů. Navrhl jsem, že bude lepší zůstat v marině. Všichni souhlasili. Zůstaly tam ostatně i všechny ostatní lodě, které v Betině zrovna stály. Následující den byl pátek. Původně jsme měli v úmyslu ještě chvíli plachtit. Dopoledne nefoukalo, ale stejně jsme alespoň vypluli z mariny a hodili na vhodném místě kotvu. Večer zbývalo jen předat loď a v sobotu ráno vyrazit domů.

Text a foto Radek John

inzerce

POJIŠTĚNÍ LODÍ A JACHET

Pantaenius komplexně reviduje charterové pojištění

Pantaenius, přední evropský poskytovatel pojištění lodí a jachet, zpřístupnil svá pojistná řešení pro charterové cesty jako individuálně kombinovatelné moduly.

Maximální délka cesty, velikost posádky i pojistná částka v pojištění storna a opuštění cesty, pojištění odpovědnosti kapitána a pojištění kauce byly výrazně navýšeny, aby bylo možné bezproblémově pojistit i dlouhé cesty a složité sestavy posádek. Další novinkou je možnost pojistit si spontánní pronájmy malých člunů a vodních skútrů, ale i kajutové a hotelové pobyty bezprostředně související s charterovými zájezdy.

Široká škála produktů pro charterové posádky

Pojistné moduly známých charterových balíčků Pantaenius zůstávají zachovány i do budoucna. Od nynějška jsou však k dispozici vždy samostatně a nikoli výhradně jako kombinace více pojistných produktů. Při pojištění charterové plavby včetně cesty jsou v nabídce následující možnosti:

Pojištění odpovědnosti kapitána
Pokrývá zákonná rizika odpovědnosti kapitána a posádky, pokud je nekryje jiné pojištění odpovědnosti.

Pojištění storna a přenechání zájezdu
Uhradí smluvně dlužné storno náklady na charterovou plavbu v případě zrušení plavby, včetně pojištění proti insolventnosti charterové společnosti.

Pojištění kauce
Pokrývá úplné nebo částečné zadržení kauce za loď.

Cestovní zdravotní pojištění
Chrání kapitána a posádku v případě nemoci a kryje repatriaci.

Úrazové pojištění
Chrání kapitána a posádku v případě invalidity nebo smrti v důsledku nehody.

Větší flexibilita při plánování pronájmu
Nová maximální délka cesty pro všechny druhy pojištění je šedesát dní, přičemž tato doba se nemusí vztahovat výhradně na samotnou charterovou plavbu, ale zahrnuje i bezprostředně navazující nebo předcházející pobyty v hotelech nebo jiném prázdninovém ubytování. Od nynějška lze s větší flexibilitou specifikovat také velikost posádky. Do jedné pojistné smlouvy může být zahrnuto až šestnáct osob, což je důležité například při delších cestách s plánovanými změnami posádky.

Pro ty, kteří si sami nehodlají pronajmout celou jachtu, nabídne Pantaenius v budoucnu možnost pojištění pouze kabinových charterů. Ty jsou stále častěji nabízeny na velkých plachetních jachtách nebo katamaranech.

Další novinkou je možnost sjednat si různá pojištění pro spontánní a často velmi krátké pronájmy. Do předání lodi nebo vodních skútrů lze pojištění kauce, pojištění odpovědnosti kapitána, zahraniční cestovní zdravotní pojištění a úrazové pojištění jednoduše rezervovat online. Takto rychle a jednoduše se nedá pojistit pouze pojištění storna zájezdu. To je nutné sjednat nejméně třicet dnů před zahájením zájezdu nebo do jednadvaceti dnů po uzavření smlouvy o pronájmu.

Depozit lze nově pojistit až do maximální výše 20 000 eur. Pantaenius nadále nevznáší žádné námitky proti podpojištění a pojišťuje částečné i úplné zadržení výše vkladu.

Nakonec byl také revidován rozsah pojištění storna cesty. Když totiž začíná charter, kapitán a posádka jsou již den nebo i déle na cestě a stejně tak dovolená často nekončí hned po předání lodě. Aby byly pokryty nejen náklady na příjezd a odjezd, nabízí nová charterová pojištění možnost pojistit i pobyty v hotelech nebo jiných prázdninových ubytováních přímo souvisejících se zájezdem. Maximální pojistná částka pro všechny cestovní výdaje je 40 000 eur.

Martin Baum, výkonný ředitel Pantaenius Yacht Insurance, k tomu říká: „Požadavky na naše charterové pojištění se v posledních letech výrazně zvýšily. Uvědomujeme si, že jachting a motorová plavba inspiruje stále více lidí. Dnes jsou představy o tom, jak by čas na vodě a prostředí kolem cesty měly být odpovídajícím způsobem rozmanité. S našimi novými charterovými pojištěními nyní nabízíme komplexní řešení pro téměř všechny myslitelné varianty od denního pronájmu nafukovacího člunu nebo vodního skútru až po několikatýdenní plavbu."

Pojištění lze uzavřít online na:
www.pantaenius.pl/charter

CHCETE VLASTNIT KAPITÁNSKÝ PRŮKAZ ?

Potřebujete rozšířit Váš stávající průkaz nebo absolvovat kondiční plavby

OBRAŤTE SE NA TYTO FIRMY:

YachtNet®
www.yachtnet.cz
Kapitánské kurzy v Chorvatsku
Průkazy MDČR C, B, A i HR B
Kurzy VMP/VRP včetně ověření praxe v Praze
Školící středisko zapsané u MDČR
Vyzkoušejte ten rozdíl!
ISO 9001 certified
www.yachtnet.cz
YachtNets.r.o. • Brdlíkova 288/1e • Praha 5
tel.: 233 354 050 • e-mail: info@yachtnet.cz

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht
ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO MINISTERSTVA DOPRAVY
Kapitánské kurzy
- Průkazy české, slovenské a chorvatské
- Teoreticko-praktické kurzy jachtingu
- Teoretické kurzy na stupeň C, B, A
- Učíme osvědčenou metodou "Learning by doing"
Naši instruktoři jsou jmenováni Ministerstvem dopravy
10% SLEVA při včasné rezervaci
www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk
email: info@aaayacht.cz tel: +420 568 823 955

Colins Yacht Club
www.cyc.cz
Kurzy jachtingu
Chorvatsko, Skotsko
Kapitánské průkazy
české, chorvatské, RYA
Dovolená na lodi
Champagne Cup
mail: info@cyc.cz

Kurzy na Moravě
Brno, Ostrava, Olomouc, Zlín
Certifikované SRC kurzy
Velitel námořní jachty C
Zdokonalovací plavby
Přístavní manévry
YACHTERS ACADEMY
yachtersacademy.cz

Sea Yacht
Pronájem lodí
ve všech oblastech světa
plachetnice, motorové lodě
Kurzy jachtingu na moři
Kapitánské průkazy
Mobil: 606 469 056
e-mail: info@seayacht.cz
www.seayacht.cz

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
Kurzy teorie + praxe
ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA
- Školení VMP + COLREG
- Kurzy námořního jachtingu B, C
- Zdokonalovací a kondiční plavby
- Certifikovaný komisař SPS
- Prodej a charter lodí
Česká lodní doprava – charter, s.r.o.
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10
+420 272 769 280, +420 777 620 164
www.cld.cz/cld@cld.cz

Yacht Travel
Prenájom lodí
Kapitánske kurzy
- slovenské a chorvátske
- vodca malého plavidla
Regaty
- Team Regata
- Student Regata
Teambuilding
Exotické plavby
www.YachtTravel.sk

YACHT CLUB PRAHA/PRAGUE
VÁŠ RODINNÝ CHARTER V CHORVATSKU
- Pronájem vlastní flotily plachetnic
- Kapitánské kurzy
- Kondiční jízdy
- Charter management
www.yachtclub.cz

BEMEX BOAT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU
KAPITÁNSKÉ KURZY NA VLASTNÍCH LODÍCH
ČESKÉ A CHORVATSKÉ PRŮKAZY
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA
35 VLASTNÍCH JACHET A KATAMARÁNŮ
ČESKÁ ZÁKLADNA
MARINA DALMACIJA,SUKOŠAN,CHORVATSKO
BENETEAU FOUNTAINE PAJOT
www.bemex.cz

NAVIGATOUR yachting
Kapitánské kurzy v Brně
Kurzy SRC
Pronájem lodí po celém světě
Praktické kurzy na moři
Besedy, přednášky, poradenství
Ulrychova 20, 624 00 Brno
info@navigatour.cz
www.navigatour.cz

MACHART MARINE
LODNÍ ŠKOLA pod křídly PROFESIONÁLŮ
- VMP v kategorii M, M20, M24, S, S20, I a C
- praktický výcvik a příprava
- teoretická zkouška za účasti komisařů Státní plavební správy
- Hluboká nad Vltavou / Třeboň - rybník Svět
Ing. Hana Machartová,
tel: 776 702 448,
hanka.machartova@gmail.com
www.machartmarine.cz

KWS
KAPITÁNSKÉ KURZY
Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla
Námořní kapitánské průkazy
KURZY NA VYSÍLAČKU
KONDIČNÍ PLAVBY
OFFSHORE PLAVBY
PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku
PRODEJ A SERVIS
lodí, lodních motorů a příslušenství
U nás máte vše na jedné palubě
www.kws-sports.cz

akita yacht
praktické kurzy + zkoušky MD na Baltu / v Chorvatsku, plavby praxe oblast B
chorvatské průkazy
charter@akitayacht.cz
+420 737 970 155

Česká námořní rallye 2022, foto Pavel Nesvadba

KALENDÁŘ ZAHRANIČNÍCH ZÁVODŮ KAJUTOVÝCH LODÍ NA ROK 2024

Vybrali jsme pro vás závody, o kterých nás informovali jejich pořadatelé nebo jsou notoricky známé a obsazované českými a slovenskými jachtaři. Kalendář vám může pomoci naplánovat příští sezonu již nyní. Je fajn se těšit. Třeba na závody, které se konají až na podzim. Pokud jste v kalendáři nenašli právě ten VÁŠ závod, dejte nám vědět. Zkusíme jej připomenout v rubrice Diář dříve než v tomto vydání za rok.

Název regaty	Termín	Místo	Pořadatel	Ročník	Typ lodě	Předpokl. počet lodí	Kontakt
Velikonoční regata	6.–13. 4.	Chorvatsko, Murter	Akita-Yacht Club	24.	Bavaria 46 Cruiser	45	www.velikonocniregata.cz
Májová regata	27. 4.–4. 5.	Chorvatsko, Pirovac	Yacht Club Yachta´s	24.	Elan E4, Bavaria Cruiser 41S		www.majovaregata.cz
YCP FUN regata	27. 4.–4. 5.	Chorvatsko, Drage	Yacht club Praha	3.	Bavaria 46	15	www.yachtclub.cz
Manažerská jachta Inpram Business Cup	4.–8. 5.	Chorvatsko, Pirovac	Limit Yacht	35.	Elan E4		www.limityacht.cz
Pohodová regata	4.–11. 5.	Chorvatsko, Marina Hramina	Navigatour	16.	Bavaria 41	12	www.pohodovaregata.cz
Seawolfcup for fun	4.–11. 5.	Chorvatsko, Murter	Seawolf	31.	First 35, Elan 350, Oceanis 38.1	30	www.seawolfcup.cz
Kapitánská regata	11.–18. 5.	Chorvatsko, Murterské moře	Kilana–Radovan Soldát	22.	First 35, Elan E4, Bavaria 41S		www.kilana.cz
Memorial Vlada Psalmana	11.–18. 5.	Chorvatsko, Murter	AAAYacht	14.	Bavaria Cruiser 41	20	www.aaayacht.cz
RAIFFEISEN TROPHY	18.–23. 5.	Chorvatsko, Kaštela a Pirovac	YFA	13.	Salona 46, First 45, Bavaria 41S, Elan 4	41	www.rbtrophy.cz
PUMPS Adriatic Challenge 2024	1.–6. 6.	Chorvatsko, Murter	MARAIS	7.	Bavaria 41C a Bavaria 46C	30	www.pumps-regata.cz
NEWTON Cup	8.–15. 6.	Chorvatsko	NEWTON Yacht Club	13.	First 35 a Elan E4		www.newtonyachtclub.cz
Team Regata 2024	8.–15. 6.	Chorvatsko, Marina Drage	Yacht Travel Sport		Bavaria 46		www.teamregata.sk
KID SAILING 2024	20.–27. 7.	Chorvatsko, Murter	Yachtcharter Marten	15.	Bavaria 50, 46 a 41S		www.kid-sailing.com
Student Regata 2024	7.–14. 9.	Chorvatsko, Marina Drage	Yacht Travel Sport		charterové dle výběru		www.studentregata.sk
IT REGATTA	15.–19. 9.	Chorvatsko, Kaštela	YFA	20.	Salona 46, First 45	20	www.itregatta.cz
Champagne Race	21.–28. 9.	Chorvatsko, Vodice	Colins Yacht Club	22.	Bavaria 41 sport, Elan E4, ORC/Open	25	www.cyc.cz
O Napoleonův klobouk	21.–28. 9.	Sardinie a Korsika	Vltava Sailing	22.	charterové dle výběru	15	www.vltava-sailing.cz
Maxus Challenge 2024	25.– 29. 9.	Polsko, Mazurská jezera	NORTHMAN / AHOJ Czarter	5.	plachetnice Maxus	30	www.northman.pl
Po stopách Odysseových	září / říjen	Středozemní moře	Piňos Yacht	21.	charterové dle výběru		www.pinos-yacht.cz
Marten Cup 2024	5.–12. 10.	Chorvatsko, Murter	Yachtcharter Marten	17.	Bavaria 46 Cruiser		charter.yachtmarten.com
Plavba poznání	5.–12. 10.	Turecko	Kilana–Radovan Soldát	23.	charterové dle výběru		www.kilana.cz
28. Česká námořní rallye – Mistrovsví ČR One Design 2024	12.–19. 10.	Chorvatsko	TPS centrum	28.	Salona 46, First 45, Hanse 418	27	www.ceskanamornirallye.cz
Palagruža Cup	19.–26. 10.	Chorvatsko, Murter	Akita-Yacht Club	8.	Bavaria 46 Cruiser	15	www.palagruza.cz

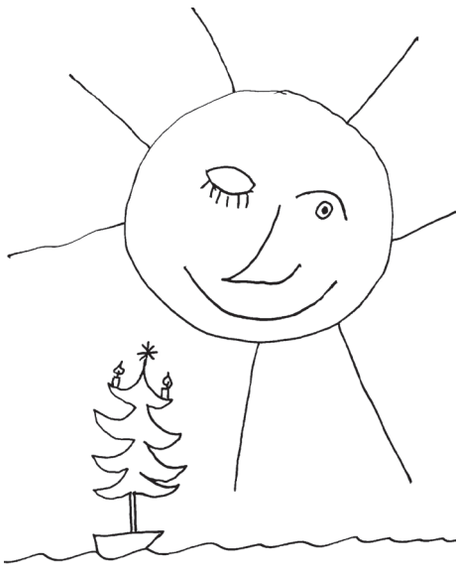
Vánoce na moři

Blížily se Vánoce. Můj anglický přítel snil o tom, že jednou, až jej rodina nebude potřebovat, vypluje se svou jachtou na oceán a bude tam žít. Ale rodina jej stále potřebovala a milovala.

Je to slušný a spořádaný muž. Poslední dny se ale choval divně. Zamykal se ve svém pokoji. Všem na otázku, co s ním je, odpovídal jednoslabičně: „Nic."

Dokonce si vzal na deset dnů volno z práce. Když nebyl doma, žena vešla do jeho pokoje. Chvíli hledala schovaný klíč od stolu. Konečně jej našla. Prohlížela si teď doklady v zásuvkách. Otevřela desky s papíry ze soukromé kliniky. Samé testy. Písmena HIV pozitivní ji udeřila do očí. „Proboha," ztuhla hrůzou, „můj muž má AIDS."

Když přišel domů, ještě se třásla. Hned to na ní poznal. Jejich rozmluva byla krátká. Jela okamžitě do jiné soukromé nemocnice. Testy negativní. Byla to pro ni úleva. Doma spolu vůbec nemluvili. Každý z nich automaticky užíval jinou koupelnu.



„Věděl jsem, že budeš negativní," řekl jí. „Budu si sám prát a až přijedou děti (20 a 22 let, studenti), nějak jim to vysvětlíme."

„Snad bys tady ani neměl bydlet," vyklouzlo z ní a pocítila úlevu. V té nové situaci si najednou neměli co říci. Souhlasil.

Večer zašel do klubu posedět s přáteli. Svěřil se jim. V tichu, které nastalo, mu konečně někteří řekli, že ho litují a že mu pomohou. Žádný z nich se už nikdy neozval.

V klubu mu odpustili poplatky. Také mu doporučili, aby se léčil a do klubu prozatím nechodil.

Vyplul dva dny před Vánocemi. Byla zima a vál silný vítr. Z jižní Anglie je to na Kanárské ostrovy tak tři týdny plavby. Věděl, že každý den bude tepleji.

„Samozřejmě jsem nikdy žádný AIDS neměl," dovyprávěl John svůj příběh. Nalil mi červené kanárské víno do skleničky.

Pronesl přípitek: „Na veselé Vánoce!" Připili jsme si na zdraví.

Naše jachty se klidně pohupovaly vedle sebe v Las Palmas.

Text a ilustrace Rudolf Krautschneider

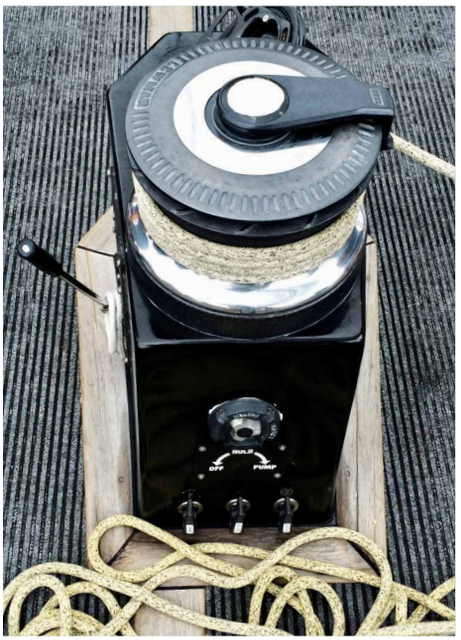
Foto Marek Bachtík

ZA KORMIDLEM

SPIRIT OF AUSTRALIA

Existuje mnoho slavných nebo jinak pozoruhodných lodí. Pro svoji technickou výjimečnost, velký historický význam, úspěch v závodním jachtingu nebo zkrátka jen pro svůj příběh či jméno. Mezi takové patří bezesporu i závodní jachta SPIRIT OF AUSTRALIA, která měla změnit historii Poháru Ameriky. Nestalo se tak.

SPIRIT OF AUSTRALIA je první australskou lodí třídy IACC (International America's Cup Class), tedy třídy lodí určených pro Pohár Ameriky v letech 1992 až 2007. Loď navrhnul a postavil slavný Ian Murray v loděnici John McConaghy Boats za jeden a půl milionu australských dolarů. Z pohledu dnešních podobně velkých závodních jachet je to téměř zanedbatelná částka. V tehdejším přepočtu to bylo něco přes tři miliony českých korun, která se jeví jako neuvěřitelná, s ohledem na tehdejší celkový rozpočet týmu, který činil dvanáct milionu australských dolarů, tehdy něco málo přes pětadvacet milionu českých korun. Cílem týmu bylo samozřejmě vyhrát Pohár Ameriky, který se jel v roce 1992 v San Diegu. Loď měla pro Australany zásadní význam, neboť měla plnit významnou roli vyzyvatele tehdejšímu držiteli

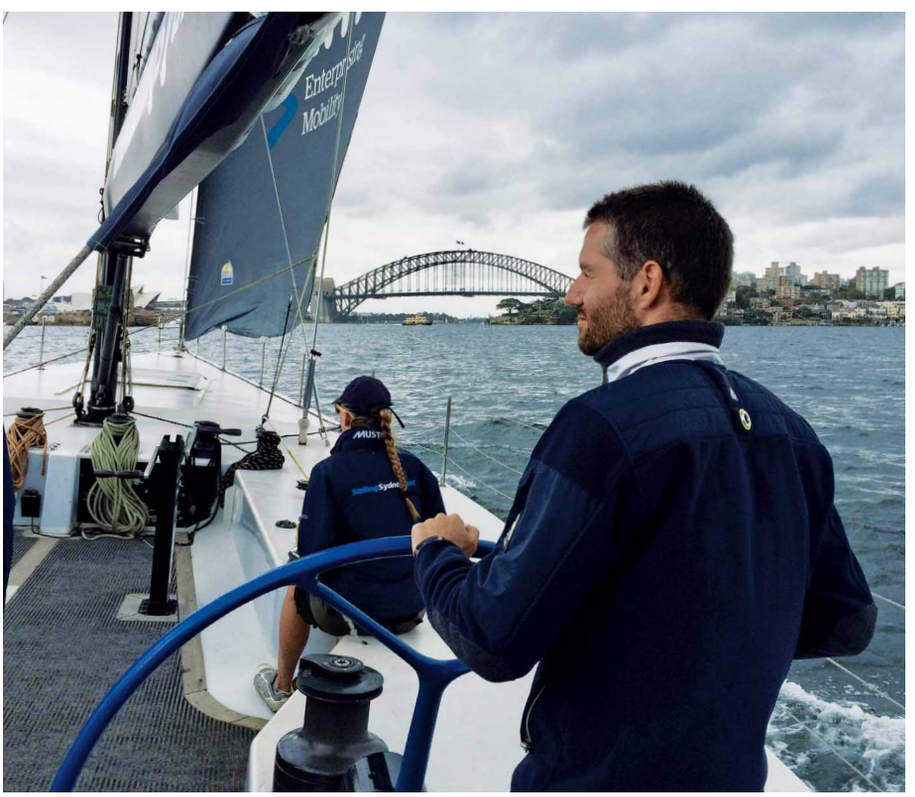


Hlavní elektrická vinšna otěží hlavní plachty

Na stoupačku uprostřed zálivu

trofeje, Spojeným státům, které Austrálii o pohár v předchozím ročníku připravily. Na start se tak tato loď měla postavit se skipperem Peterem Gilmourem vedle neméně slavné lodi AMERICA 3. Bohužel se tak nestalo. Australané se tehdy do finálových soubojů Poháru Ameriky nedostali a „Duše Austrálie" skončila v Poháru vyzyvatelů (Louis Vuitton Cup) na šestém místě. Samotný Pohár tehdy zůstal v USA, když loď AMERICA 3 porazila o čtyřiačtyřicet vteřin italskou IL MORO DI VENEZIA. Italové si pak ve stejný rok spravili chuť alespoň významově nesrovnatelným vítězstvím na Barcolaně, kde se s červenou IL MORO DI VENEZIA dodnes pravidelně ukazují.

Pojďme ale zpět ke SPIRIT OF AUSTRALIA. Loď se po neúspěchu v USA vrátila do Austrálie, kde se jí ujali v domovském klubu Darling Harbour Yacht Club v Sydney. V říjnu 2004 byla loď těžce poškozena, když při plavbě pro reklamní focení tehdejšího nájemce magazín The Financial Times narazila pouhých osmdesát metrů od břehu v Sydney pod Operou na skálu. Loď přišla o kýl i s celým balastem a při následném převrácení se o betonovou podpěru v přístavu ještě zlomil stěžeň. Loď byla tehdy odtažena do Barrys Bay, kde ji v loděnici Noakes Boat & Shipyards kompletně opravili a provedli na lodi několik technických změn. Ty však nebyly příliš využity, neboť jachta již neměla sportovní či ryze závodní ambice a několik následujících let více stála na suchu než na vodě. Zlom nastal až v roce 2011 s novým majitelem lodě. Jeho záměr o dalším využití lodě patrně nastavil i jasnou budoucnost této výjimečné jachty.



Za kormidlem lodě SPIRIT OF AUSTRALIA

Loď byla prakticky kompletně upravena do současné podoby, kdy dostala zcela novou takeláž, včetně delšího stěžně, aby se výkonově vyrovnala s druhou, novější lodí třídy IACC ve firemní flotile. Výraznou proměnou prošla také technika na lodi. Byl vyměněn motor, který samozřejmě v původní závodní verzi chyběl, byly instalovány nové elektrické vinšny a zredukován počet grinderů z původních 3-2 na současných 2-2. Tedy dva grindery na přední vinšny pro kosatku či genu a dva grindery na otěž hlavní plachty, která může být ovládána i elektricky, stejně jako přední vinšny, které slouží pro výtahy plachet. I s větší plochou plachet, delším stěžněm, avšak zcela odlišnou takeláží to znamenalo výraznou

Hlavní prostor v podpalubí s motorem, nádržemi a rozvody grinderů

úsporu potřebných rukou k trimování plachet a tím i zjednodušení celého ovládání plachetnice, což byl i hlavní požadavek nového majitele. V podpalubí lodi toho příliš nenajdeme. Prakticky celý vnitřek trupu je odhalen až k výztuhám jednotlivých částí trupu a žeber. Kromě nového motoru, který s obrovskými palivovými nádržemi zabírá téměř třetinu vnitřního prostoru, a nově postaveného WC pro turisty, je uvnitř pouze technika ke grinderům, elektrickým vinšnám a pumpám. Zbytek prostoru je využit jako sklad všeho možného, především plachet, lan a záchranných vest.

Loď je dnes stále pod původním třídovým označením AUS-21 a je k dispozici pro turistický charter v Sydney. I přesto, že je loď oproti původní verzi a výbavě z roku 1992, jak už bylo uvedeno, značně upravena a plavba s ní je technicky výrazně jednodušší, zůstane tento zážitek dlouho v srdci každého jachtaře, který jej absolvuje. Kormidlem sotva otočíte jednou rukou, přesto v něm cítíte každou vlnu a sebemenší pohyb lodi. Zvláště, když rychlostí patnáct uzlů křižujete v hustém provozu trajektů, jachet a turistických lodí uprostřed sydneyského zálivu.

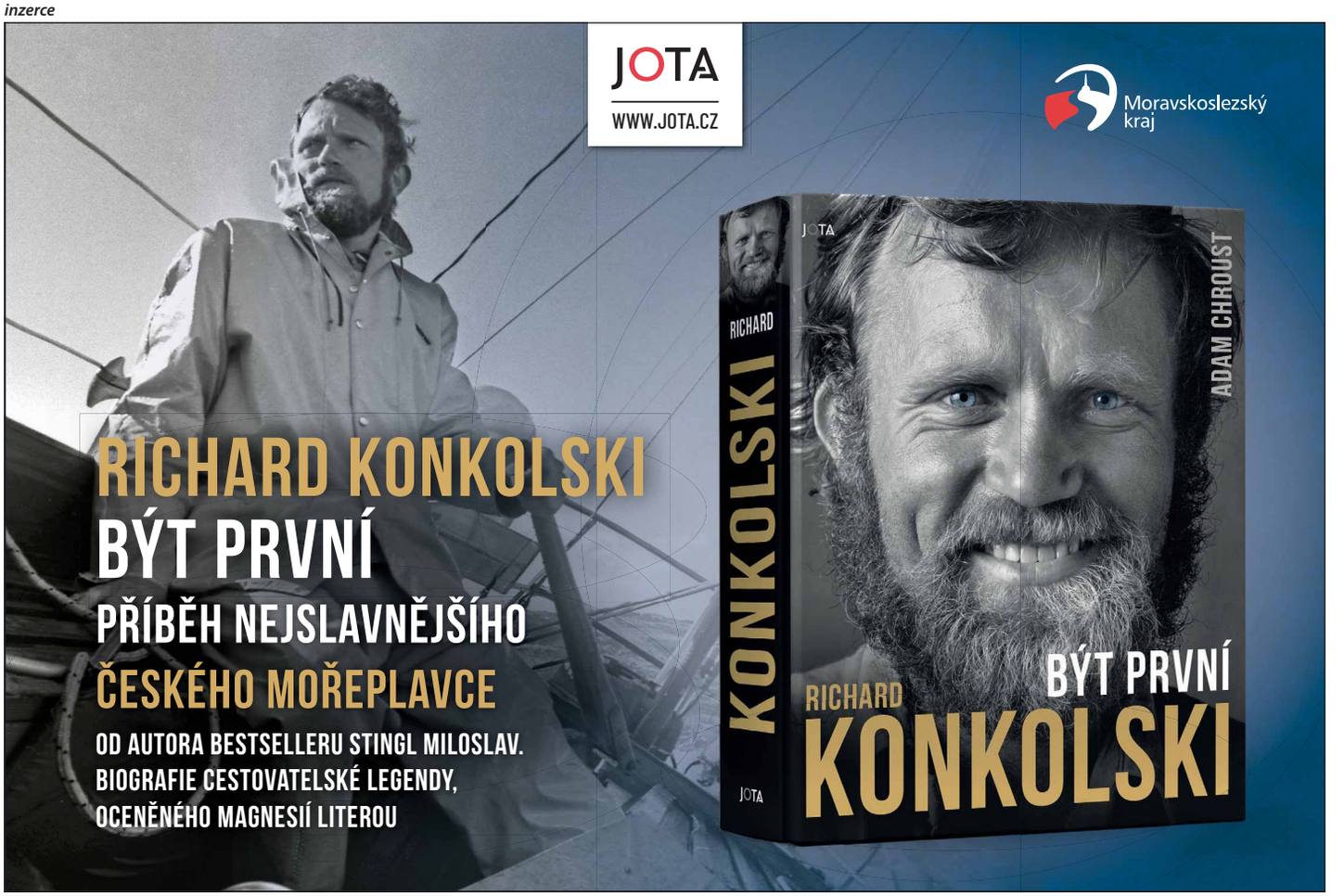
Text a foto Adam Žídek

TECHNICKÉ ÚDAJE

SPIRIT OF AUSTRALIA

Celková délka	22,8 m
Délka na vodorysce	18,5 m
Šířka	5,5 m
Ponor	4,6 m
Hmotnost	26 t
Balast	20 t
Výška stěžně	34,5 m
Plocha plachet	
proti větru	325–350 m²
po větru	600–750 m²
Posádka	17 + 1 host

inzerce



SDÍLENÉ VLASTNICTVÍ

Nejnovější trend

Nový koncept ve vlastnictví jachet byl poprvé veřejnosti představen na letošní výstavě jachet v Monaku. A pro prezentaci nebyl vybrán žádný drobek, ale rovnou obr. Konkrétně jde o sdílené vlastnictví nově postavené superjachty Victorious, která je dlouhá téměř tři sta stop.

Program nese název „By the Stateroom" a rozděluje náklady na vlastnictví oceněné superjachty v hodnotě sto deset milionů eur mezi méně než šedesát vlastníků. Program majitelům umožňuje užívat si život na palubě superjachty a jeho výhody bez závazků a nutnosti řešit problémy spojené s údržbou a servisem a nést náklady stoprocentního vlastnictví.

„Pobyt na palubě lze přirovnat k luxusnímu butikovému hotelu na moři mezi členy nejexkluzivnějšího soukromého klubu na světě," řekl Thomas Locastro, spoluzakladatel společnosti Superyacht Holdings.

Každá jednotka vlastnictví poskytuje v průměru pět týdnů používání jachty ročně, většinou v oblasti Středomoří a Karibiku. V současné době se Victorious pronajímá zákazníkům za zhruba 1,2 milionu eur týdně. Naproti tomu prostřednictvím programu Superyacht Holdings si majitelé zakoupí akciový podíl na jachtě Victorious za tři miliony eur, poté hradí roční poplatky ve výši tři sta tisíc eur, které pokrývají všechny výdaje včetně spropitného pro početnou posádku.

„Zúčastnění si užijí skutečného vlastnictví, které lze kdykoli prodat. Mají flexibilitu v tom, kolik kajut si zarezervují i jak dlouhou dobu stráví na palubě," řekl spoluzakladatel společnosti Mathew Locastro.

Text Marek Bylnický
Foto Superyacht Holdings

Škoda může vzniknout i při tak banální situaci, jako je stání na kotvě.

MÉNĚ RIZIKA, VÍCE POHODY NA MOŘI

Na co se zaměřit při výběru pojištění charteru

YACHT-POOL Clients' Experiences:
5/5 ★★★★★
Over 130 Google Reviews - 5/5 Stars
90 % regarding claim payments

S rostoucím zájmem o pronájmy lodí rostou i potřeby kapitánů v oblasti pojištění. Jedním z lídrů v této oblasti je firma Yacht-Pool, která nabízí širokou paletu produktů, od celoročního pojištění depozitu, odpovědnosti skippera, pojištění pro případ nehody, až po pojištění profesionálních skipperů, pojištění členů posádky a pojištění lodí především s důrazem na charter.

Společnost založil v roce 1976 pan Friedrich Schöchl, charismatický rakouský jachtař s praxí ve finančnictví i ve výrobě lodí v rodinné firmě Sunbeam, který vede společnost i v současnosti. U příležitosti speciálního vydání časopisu Yacht zaměřeného na charter jsme mu položili několik otázek.

Kde se vzal nápad zaměřit se ve vašich službách na problematiku spojenou s pronájmy lodí?

Yacht-Pool tím reagoval na potřeby skipperů chránit se před rizikem při pronajímání lodí a vytvořil originální komplexní produkt pojištění skipperů a posádky charterových lodí. Před šestnácti lety jsme pojistné produkty, zkušenosti při likvidaci pojistných událostí a vysoký standard služeb přinesli i na český a slovenský trh.

V nabídce máme komplexní produkty pro hobby i profi jachtaře včetně výhodného dvanáctiměsíčního pojištění depozitu, pojištění posádky pro případ nehody, flexibilního pojištění pro případ storna charteru a jiných.

Proč věnujete tolik pozornosti pojištění odpovědnosti?

Pojišťovna pronajaté lodi si může v regresním řízení od skippera vymáhat plnou výši škody, pokud prokáže hrubou nedbalost skippera. Yacht-Pool se od začátku věnoval odpovědnosti skippera, školení skipperů a možnosti uzavřít pojištění odpovědnosti s vysokým pojistným krytím právě proto, aby naše klienty ochránil.

Jaké jsou výhody Yacht-Pool pojištění depozitu?

Poskytujeme pojištění depozitu až do výše 10 000 eur, které pokrývá veškeré škody na pronajatém plavidle včetně doplňkových plachet a ucpané toalety. Ve výluce jsou jen škody na motoru vzniklé amortizací a chybnou údržbou. Pojištění je platné dvanáct měsíců automaticky pro každý charter po celém světě.

Naše pojištění samozřejmě nekončí první pojistnou událostí, pojištěni jste po celou dobu trvání pojištění, bez ohledu na počet pojistných událostí. Uzavřít jej můžete online, a to i těsně před převzetím lodi.

Můžete porovnat jednorázové pojištění depozitu s dvanáctiměsíčním pojištěním od Yacht-Poolu?

Naše pojištění lze využít na neomezený počet nájmů po dobu dvanácti měsíců, což může být výrazně výhodnější již při druhém pronájmu. Navíc jednorázové pojištění často doprovází snížený depozit a výluky při pojistných událostech, jako je ucpaná toaleta nebo poškození plachet.

Kromě toho u jednorázových pojištění některé pojišťovny kompenzují o něco nižší cenu vyšší spoluúčastí klienta při náhradě škody, což může být běžně až kolem dvaceti procent, zatímco u naší pojišťovny je to jen pět procent.

U jednorázového pojištění možná ušetříte pár eur, ale při likvidaci škody můžete přijít o stovky eur. Například při škodě tři tisíce EUR tak při ročním pojištění Yacht-Pool ušetříte až čtyři sta padesát eur. Pojištění depozitu můžete kdykoli i opakovaně navýšit, pokud je například výše depozitu při následujícím pronájmu vyšší, a to i online.

Je možné pojistit i stornování charteru?

Ano, pojištění storna pronájmu Yacht-Pool je možné sjednat až do výše 40 000 eur a pokrývá náklady nejen skippera, ale i celé posádky, což se ukázalo jako mimořádně užitečné pro jachtaře právě v období koronavirové pandemie.

„Kvalitu pojištění poznáte až když se stane škodní událost", říká Friedrich Schöchl, zakladatel společnosti Yacht-Pool.

Co byste poradil začínajícím kapitánům? Jak se na trhu orientovat?

Kvalitní pojištění oceníte při pojistné události. Naše hodnocení svědčí o skvělém vyřizování reklamací a rychlém procesu likvidace škody, které probíhá online ve slovenském nebo českém jazyce. Právě pro snadnou orientaci klientů vytvořil Yacht-Pool standardizovanou charterovou smlouvu „Fairtrag", vyvažující práva klientů a dodavatelů.

Kdo všechno využívá vašich služeb?

Spolupracujeme s většinou charterových agentur jak na slovenském, tak na českém trhu. Mezi naše klienty patří ale i mořeplavec Vlado Porvazník, který na plachetnici Civetta II křižuje světové oceány a našich služeb využívá již od roku 2013.

Děkujeme za rozhovor.

www.yacht-pool.cz

inzerce

YACHT-POOL INTERNATIONAL

✓ Pojištění kauce
✓ Pojištění odpovědnosti skippera
✓ Pojištění skippera a posádky pro případ nehody
✓ Pojištění regat
✓ Pojištění storna charteru
✓ Pojištění plavidel

Partneři: YACHTNET, MY WAY, ALTUMARE, SAILING PARADISE, NIKA YACHT, AZ YACHT, AAA YACHT, FUN YACHT, NAJACHTU, NAUTICA 360, NAVIGATOUR, KAPITÁNSKÉ ZKOUŠKY, VLTAVA SAILING, YACHTER, YACHT TRAVEL, BOOKING THE SEA a YCA - Asociace charterových agentur

YACHT-POOL Versicherungs-Service GmbH
ONLINE pojištění pro klienty z ČR a SR: info@yacht-pool.sk
++421 910 908 778

www.yacht-pool.cz
www.yacht-pool.sk
www.yacht-pool.at

OPRAVDU FÉROVÝ CHARTER? Hledejte u svých charterových agentur označení Partner Yacht-Pool.
YACHT-POOL Tvůrce originálního pojištění skipperů, posádky a charteru.

Ačkoli měl nepřítel téměř dvojnásobnou převahu, využil francouzský admirál de Tourville na začátku bitvy u Barfleur příhodné změny větru k chladnokrevnému pokusu prolomit střed spojenecké formace.

SLAVNÉ BITVY NÁMOŘNÍ HISTORIE

Bitvy u mysu Barfleur a u La Hogue, 1692

Bitva u Cap de la Hogue s následnými akcemi zahladila vzpomínky na Beachy Head a až do konce válek vedených za vlády Viléma III. a královny Anny definitivně pohřbila veškeré francouzské naděje na získání námořní převahy. Vítězství u Cap de la Hogue můžeme směle označit za Trafalgar sedmnáctého století.

Winston Churchill v Dějinách anglicky mluvících národů, díl III

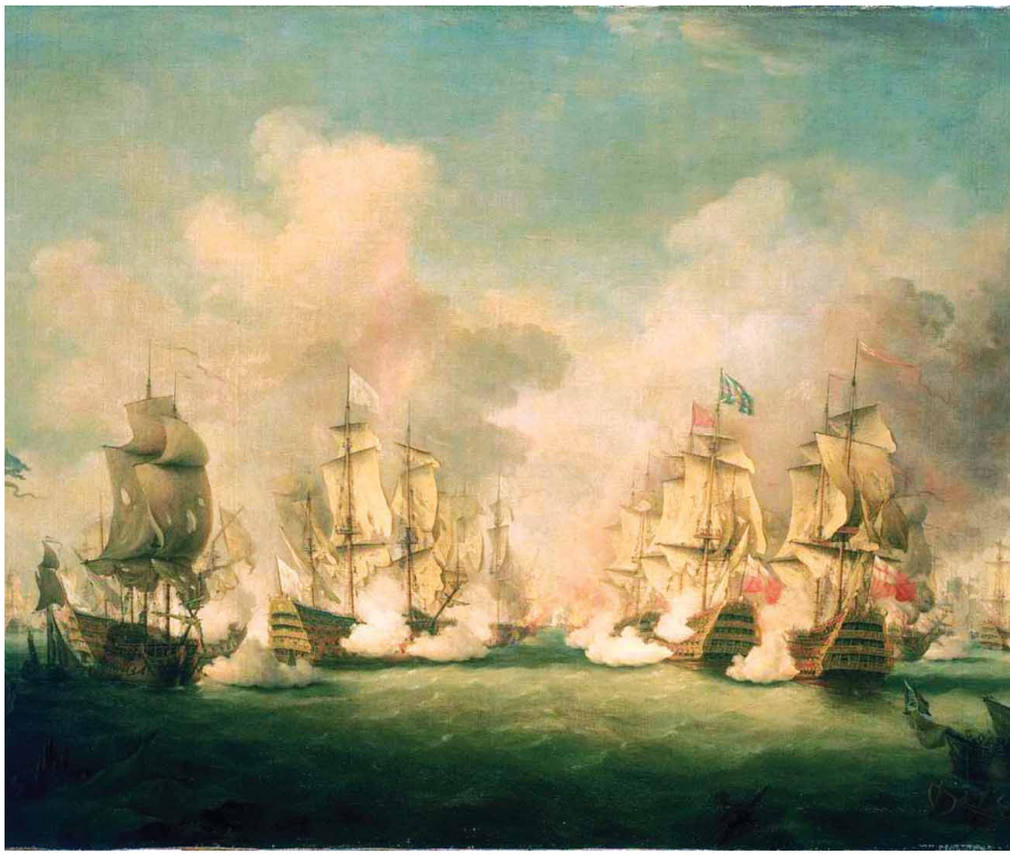
Nastupuje nový hráč

Anglie válčila se Spojenými nizozemskými provinciemi o nadvládu nad námořním obchodem s přestávkami pětadvacet let, než se tyto země v roce 1668 nečekaně spojily pod Vilémem Oranžským, jenž se stal anglickým králem Vilémem III. a zůstal nizozemským místodržitelem. V té době však měli čerství spojenci nového protivníka ve Francii Ludvíka XIV. Jeho ministru financí, námořnictva, kolonií a obchodu Jeanu Baptiste Colbertovi, nejlepšímu národohospodáři té doby, nemohla uniknout výnosnost zámořského obchodu a držby zámořských území. Již v roce 1608 Francouzi vybudovali v Kanadě na řece svatého Vavřince pevnost Quebec a v dalších desetiletích prošli francouzští zálesáci podél řeky Mississippi až k jejímu ústí v Mexickém zálivu, kde vznikla francouzská osada New Orleans. Tím měly být anglické kolonie na východním pobřeží odděleny od nitra Severní Ameriky, následně likvidovány a celá Severní Amerika se měla stát francouzskou kolonií. K realizaci tak grandiózního plánu potřebovala Francie mocné válečné loďstvo. Ačkoli Ludvík XIV. dával přednost nákladnému válčení na souši, Francie, dvakrát lidnatější než Anglie a desetkrát než Nizozemsko, umožnila Colbertovi vybrat daně na výstavbu loďstva a základen a na zřízení příslušné administrativy. V letech 1665 až 1670 dal Colbert postavit pětašedesát řadových lodí včetně deseti trojpalubníků a v dalších dvou dekádách dosáhlo francouzské bitevní loďstvo výtlaku 120 000–140 000 tun a v roce 1690

se vyrovnalo anglickému, ne-li je dokonce přesáhlo. Angličané rychle pochopili, kdo je jejich novým globálním protivníkem. Jejich program výstavby loďstva z roku 1677 proto počítal se stavbou třiceti nových řadových lodí, včetně deseti trojpalubníků. Tento program pak měl demonstrovat, že francouzská výzva byla přijata.

Bitva u mysu Barfleur

Konfrontace, jež měla trvat 125 let a definitivně skončit až porážkou Napoleona u Waterloo v roce 1815, začala bitvou u Beachy Head v roce 1690, kde se spojená anglo-nizozemská flota taktak vyhnula zdrcující porážce, avšak bitva u mysu Barfleur 29. května 1692 přinesla obrat. Po porážce u Beachy Head se 23. prosince 1690 stal vrchním velitelem spojeného nizozemského a anglického loďstva admirál Edward Russell, jenž vydal vlastní zdokonalené bojové směrnice. Do bitvy sešikoval dvaaosmdesát řadových lodí a početný oddíl fregat a zápalných lodí, kdežto francouzský velitel Anne Hilarion de Costentin, hrabě de Tourville měl jenom čtyřiačtyřicet řadových lodí, mezi nimi ale osm trojpalubníků s devadesáti a sto čtyřmi děly. Bojová sestava obou flot byla obdobná. Vrchní velitelé a velitelé eskader se nacházeli na nejmocnějších lodích uprostřed sestavy, respektive uprostřed svých eskader, přičemž na spojenecké straně měli za sousedy „sekundanty“, to znamená další nejsilnější plavidlo, aby jim poskytovalo těsnou podporu. Francouzi si to nemohli dovolit kvůli nedostatku velkých lodí. Francouzské eskadry byly též málopočetné, tvořilo je čtrnáct, patnáct a čtrnáct lodí, takže divizní velitelé se nacházeli blízko okrajů divizní bojové linie.



Panorama bitvy u mysu Barfleur 29. května 1692

Admirál Edward Russell, pozdější hrabě z Orfordu, zdokonalil bojové směrnice anglického loďstva a přivedl spojenou anglo-nizozemskou flotu k vítězství v obou bitvách roku 1692.

Ve svém raportu Russell uvádí, že v osm hodin ráno vytvořil „univerzální linii, táhnoucí se od jihojihozápadu k severoseverovýchodu, s Holanďany v předvoji“. V devět hodin bylo vidět Francouze, jak formují linii a v deset hodin spustili útok. Russell signalizoval Holanďanům, aby se co nejdříve stočili k větru proti Francouzům a poté provedli obrat proti větru, „dostali se na západ od nich“, a tím je odřízli od Brestu. Také nařídil Modré eskadře v zadním voji, aby se více sevřela. Avšak nečekané bezvětří zabránilo v provedení těchto rozkazů.

Také další vyobrazení bitvy u mysu Barfleur má spíše alegorický charakter, jak bylo pro výtvarné barokní projevy typické.

Tourville, který měl výhodu větru, byť slabého, s vrcholnou bravurou chladnokrevně zaútočil. Instruoval svůj předvoj, aby se držel vpovzdálí, čímž chtěl zabránit, aby byla jeho flota obchvácena a posléze zcela obklíčena početnějším nepřítelem. Teprve pak vrhl svůj střed proti středu spojenců, přičemž svou vlajkovou lodí zaútočil přímo na Russellův vlajkový trojpalubník BRITANNIA. Také roztáhl eskadru svého zadního voje, jehož lodě pluly v tak velkých rozestupech, aby dokázaly zadržet zadní voj spojenců. Nejzadnější francouzské lodě zadržovaly palbu, pravděpodobně podle rozkazu, aby působily jako hrozba proti obchvatu.

V následujících třech hodinách se vytvořila dvě centra urputných bojů. Tourville nechal čluny odvléci svou vlajkovou loď SOLEIL ROYAL z bitevní linie do návětří. Měla od střel „celý trup poďobaný", jak napsal Russell v hlášení, ale důvod odvlečení byl jiný než poškození v boji. Kolem druhé hodiny odpolední se prudce zvedla bríza ze severozápadu k západu a krátce poté pět lodí francouzského předvoje proniklo mezi Tourvillem a třemi anglickými loďmi divize admirála Russella. Po těžkém ostřelování, které trvalo asi hodinu, zastavila bitvu

Jean Baptiste Colbert, nejlepší národohospodář své doby, se oprávněně pokládá za otce francouzského námořnictva.

ve čtyři odpoledne hustá mlha. Mezitím sir Clawdisley Shovell, jenž vedl čelní divizi Červené eskadry ve středu sestavy, napadl v návětří se nacházející prostřední Tourvilleovu divizi ve francouzském středu a obchvátil ji. Jak již bylo uvedeno, Tourville nechal vlajkovou loď odvléci na sever, aby zabránil úplnému obklíčení. Také Russell nařídil své divizi, aby spustila čluny a nechala se vléci za nepřítelem na sever, a kolem půl šesté, když mu slabá východní bríza dala výhodu návětrnosti, dal vztyčit signál k pronásledování nepřítele s komentářem „pro všechny lodi kolem mne, nepřítel prchá". Od západu byla slyšet silná kanonáda na znamení, že Shovellova divize je v těžkém boji, ačkoli nebyla kvůli mlze vidět. Tourville, který postřehl, že přílivový proud pohání lodě k severovýchodu, spolu s nejbližšími podpůrnými loděmi zakotvil. Byl to trik, jehož obětí se sám stal za bitvy u Beachy Head v roce 1690, kdy naopak měl výhodu sedmdesáti čtyř řadových lodí proti padesáti sedmi anglickým a holandským. Protivník se tehdy vyhnul zdrcující porážce tím, že zakotvil, kdežto Francouze odnesl přílivový proud. Nyní to byl Shovell, kdo málem na týž trik skočil. Když vítr znovu ustal, anglický admirál až opožděně své divizi přikázal, aby spustila kotvy, takže proud odnesl jeho lodě od Tourvillea na určitou vzdálenost.

Mlha a kouř ze střelného prachu pak znemožnily oběma velícím admirálům další řízení flot. Russell mohl nařídit jenom lodím v bezprostřední blízkosti, aby pronásledovaly Francouze do Brestu. Při tomto pronásledování došlo pozdě večer k nepřehledné bitce mezi zadní divizí Modré eskadry, jíž velel kontradmirál Carter, a některými ustupujícími Francouzi. V boji byl Carter zabit. V noci zvedli Francouzi kotvy a jejich dvacet lodí se pokusilo prosmeknout kolem zrádného ostrova Aldernay a uniknout. S úsvitem je začali spojenci pronásledovat a přitom zničili několik nepřátelských lodí a další poškodili.

Francouzský trojpalubník SOLEIL ROYAL o 104 dělech vstoupil do služby v roce 1671 a byl vlajkovou lodí admirála de Tourvillea v bitvách u Beachy Headu, Barfleur a La Hogue.

FRANCOUZSKÉ NÁMOŘNICTVO V LETECH 1690–1704

	1690	1693	1704
Počet lodí	75	147	69
Počet mužů	28 060	41 316	24 430
Počet děl	4 502	6 772	3 778
Náklady na provoz námořních lodí			
Strava na muže a den	4 s 8 d	5 s	6 s 9 d
Strava za měsíc	241 313	533 467	315 789
Měsíční provozní náklady	513 435	769 163	474 583
Celkové náklady na měsíc	754 748	1 302 630	790 372

Řádek v tabulce „Strava na muže a den" je v sous a denierech, ostatní hodnoty jsou v livrech neboli pařížských librách. Ty se dělily na 20 sous a ty se dále dělily na 12 denierů.

Bitva u mysu La Hogue 2. června 1692

Valná část francouzských lodí, které přežily bitvu u mysu Barfleur, nalezla spásu v přístavu St. Malo, ale zadní voj patnácti řado-

vých lodí v čele s admirálem Tourvillem se zdržel u normandského pobřeží. Tři lodě najely na mělčiny u Cherbourgu a zbývajících dvanáct se uchýlilo k La Hogue, kde tábořila francouzská armáda markýze de Bellefonds, určená k invazi do Anglie. Zde na ně 2. června 1692 zaútočilo spojené anglické a holanské loďstvo a zahájilo na ně prudkou palbu. Francouzům nezbylo nic jiného než boj s přesilou přijmout. Ačkoli francouzskou eskadru podporovaly ze břehu baterie polního dělostřelectva, spojenecká převaha byla natolik drtivá, že se bitva zvrhla v popravu. Nakonec anglický admirál Rooke vedl útok člunů, které všechny francouzské lodě, z nichž většina byly trojpalubníky nejtěžší třídy, zapálily. Z francouzského polního tábora přihlížel svržený král Jakub II., jak se hroutí jeho poslední naděje na návrat na anglický trůn. Měl ale tolik charakteru a vyznal se natolik v námořním boji, aby dokázal ocenit chrabrost anglických námořníků a provolal jim slávu. Celkem, i se ztrátami v bitvě u mysu Barfleur, přišli Francouzi o patnáct plavidel, přičemž mnoho dalších lodí bylo těžce poškozeno.

Jak v bitvě u Barfleur, tak u La Hogue zapojily obě strany do boje lodní čluny, jejichž posádky se navzájem napadaly.

Strategický a taktický význam

Tyto bitvy předznamenaly celé další století, které pak vyplnily neustálé anglo-francouzské boje o nadvládu nad oceány. Vítězství u La Hogue pak konkrétně znamenalo konec nadějí pro Stuartovce, že se vrátí na anglický trůn, a Vilém III. si mohl oddechnout. Ludvík XIV. se musel vzdát plánů na invazi do Anglie a Royal Navy obnovila svoji nadvládu nad Lamanšským průlivem, ačkoli válka Velké aliance či válka Augšpurské ligy (1688–1697) pokračovala ještě pět let.

V závěru bitvy u La Hogue zaútočilo na SOLEIL ROYAL 17 spojeneckých lodí a poté, co zápalná loď vyvolala požár zádě, vyletěla francouzská vlajková loď do povětří. Z posádky 883 námořníků přežil pouze jeden muž.

Námořní porážka u La Hogue sice otřásla francouzskou prestiží, avšak lidnatost země umožnila, aby byly ztráty rychle zaceleny.

V letech 1690 až 1692 spustila Francie na vodu 100 000 tun řadových lodí a roku 1695 bylo francouzské bitevní loďstvo ještě větší než v roce 1690 (190 000 tun oproti 122 000 tunám). S tím se pojil i taktický vzestup, jenž je spjat se jménem admirála Tourvillea, pravděpodobně nejlepšího francouzského admirála vůbec, který již roku 1689 a znovu v roce 1690 sepsal pro své velitele bojové a plavební instrukce. Jelikož roku 1691 nemusel čelit žádné velké bitvě, využil čas jednak k mistrnému manévrování u západního přístupu do Lamanšského průlivu, aby přerušil anglo-holandský obchod, jednak k vypracování francouzské knihy signálů, v podstatě první tištěné taktické příručky francouzského loďstva. Vyšla pod názvem „Signaux pour le Combat“ (Bojové signály) a odděleně ještě plavební směrnice. Směrnice pro bitvu u mysu Barfleur a La Hogue se nezachovaly, pravděpodobně proto, že jak vlajková loď SOLEIL ROYAL, tak AMBITIEUX, na níž Tourville přenesl svoji vlajku, byly v boji zničeny. Nicméně o rok později vydal francouzský admirál další signální knihu, která čítala dvě stě dvacet devět paragrafů, tedy mnohem propracovanější příručku, než měli Angličané.

Závěrečná fáze bitvy u mysu La Hogue, kdy posádky lodních člunů pod velením anglického admirála Rookea zapálily u pobřeží zbylé francouzské lodě.

Text František Novotný
Ilustrace archiv redakce

inzerce

Velikonoční regata 2024

6.-.13.4.2024

WWW.VELIKONOCNIREGATA.CZ

REGATA@AKITAYACHT.CZ

PALAGRUŽA CUP

19.-26.10.2024

WWW.PALAGRUZA.CZ

REGATA@AKITAYACHT.CZ

akita yacht

PRONÁJEM LODÍ

INDIVIDUÁLNÍ PRAKTICKÉ KURZY MD V POLSKU PRO 1-3 ČLENNÉ POSÁDKY

CHARTER@AKITAYACHT.CZ

+420 737 970 155
+420 603 502 229

ŠTĚPÁN BENEŠ

Mezinárodní mistr Německa ve wingfoilingu v kategorii U15

Wingfoiling je nejrychleji rostoucí vodní sport na světě, který je možné provozovat na špičkové úrovni i v České republice. Ne náhodou má jednu ze svých hlavních základen na Lipně v Yacht klubu Jestřábí.

Poprosili jsme Petra Beneše o shrnutí letošní sezony, kterou absolvoval se svým synem Štěpánem nejen na Lipně, ale také na závodech na Sardinii, v Německu a na Kanárských ostrovech.

Příprava

Pro rok 2023 měl Štěpán jasno. Cílem bylo utkat se s těmi nejlepšími na světě. Tomu odpovídala i příprava a díky ČWA, která začala letos pořádat pohárové závody ve wingfoilingu, si mohl Štěpán poměřit síly se soupeři nejprve na domácí půdě. První závod znamenal třetí místo v celkovém hodnocení a také se projevila nutnost upgradovat vybavení.

Další závody v ČR přinesly možnost trénovat starty a dále vylepšovat techniku jízdy. Druhé místo bylo další dosaženou metou před juniorským světovým šampionátem, který se konal na ostrově La Palma na Kanárských ostrovech od 29. června do 2. července.

Štěpán Beneš

Youth World Cup La Palma 2023

Závod měl úžasnou atmosféru a přilákal účastníky doslova z celého světa. Pro Štěpána to byl první závod na vlnách, které v kombinaci se silným nárazovým větrem dosahujícím až dvacet metrů za sekundu jasně ukázaly, proč kluci z Čech musí trávit víc času na moři. Výsledky v rozjížďkách znamenaly, že v menších vlnách a slabším větru do deseti metrů za sekundu je Štěpán schopen jezdit kolem sedmého místa. Jakmile se Neptun rozvášnil, bylo jasno, že máme, stejně jako celý tým, co dohánět.

Štěpán jako jezdec a já coby zbytek týmu. Závod se odehrával na otevřeném moři mimo přístav a volba vybavení nebyla vždy ta správná. Dvanácté místo bylo naprosto odpovídajícím výsledkem.

Během července se Štěpán na naší základně v Yacht klubu Jestřábí střídavě věnoval tréninku svému a předával zkušenosti i dalším členům našeho juniorského týmu.

„Jezděte pro radost, jakmile ztratíte radost a budete honit jen body, ztrácíte svůj čas i čas trenéra." (motto Youth World Cupu)

Štěpán Beneš, Sardinie

Open German Championship 2023

Od 18. do 20. srpna se Štěpán zúčastnil mezinárodního mistrovství Německa v kategorii U15. Vítr byl mírný kolem šesti až osmi metrů za sekundu a vlny Baltského moře jen lehce převyšovaly sladkovodní brášky z Lipna. Podmínky byly velmi podobné domácímu prostředí až na vyšší hustoty vody.

Štěpán začal první rozjížďku skvělým startem, okamžitě se ujal vedení a projel téměř celou trať, aby vzápětí zjistil, že minul druhou bójku, tedy návrat zpět a ztráta prvního místa.

V dalších rozjížďkách již pokračoval v původním plánu udržet první místo od startu a to se povedlo. Štěpán měl svůj závod a kromě první rozjížďky udržel vždy s přehledem vítězství. V konkurenci patnácti jezdců vybojoval první místo. Obrovská radost nebyla jen z umístění, ale i z faktu, že Štěpán předjel své soupeře z La Palmy. Byl to skvělý posun a balzám na psychiku.

Štěpán Beneš, Sardinie

WingFoil Racing World Cup Cagliari Sardinia, 17. až 22. října 2023

Poslední letošní závod byl pro Štěpána nahlédnutím do světa elitních dospělých závodníků. Závod s odměnou pro vítěze 10 000 eur již od začátku jasně ukázal, že tady jde o vše a kdo nezvládne kombinaci techniky jízdy, taktiky a obrovské sebejistoty jít do osobních soubojů na bójkách, nemá šanci. První závod byl Long distance. Start probíhal formou „Rabitt start", kdy startovní člun v padesátikilometrové rychlosti otevírá trať, a závodníci se ve stejné rychlosti řítí směrem k přijíždějícímu člunu a míjí ho o pověstný králičí chlup. Štěpán zvládl první rozjížďku skvěle a umístil se na absolutním 19. místě ze dvaačtyřiceti mužů celkem. V dalších rozjížďkách si Štěpán lehce pohoršil a celkově skončil na 25. místě. V kategorii U19 získal 7. místo ze čtrnácti závodníků.

Plány na rok 2024

V následujícím roce se chystáme na většinu závodů World cup série. Zcela určitě se zúčastníme juniorského mistrovství světa a chceme získávat nové cenné zkušenosti a především si užít hodně zábavy na vodě s novými soupeři. Poděkování za podporu v letošní sezoně patří www.kitesport.cz, www.armstrong.eu a domácímu Yacht klubu Jestřábí www.molojestrabi.cz.

Text Petr Beneš
Foto Kitesport, GWA, IWSA

yacht
ČASOPIS O LODÍCH

PŘEDPLATNÉ PRO VÁS
PŘEDPLATNÉ JAKO DÁREK

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

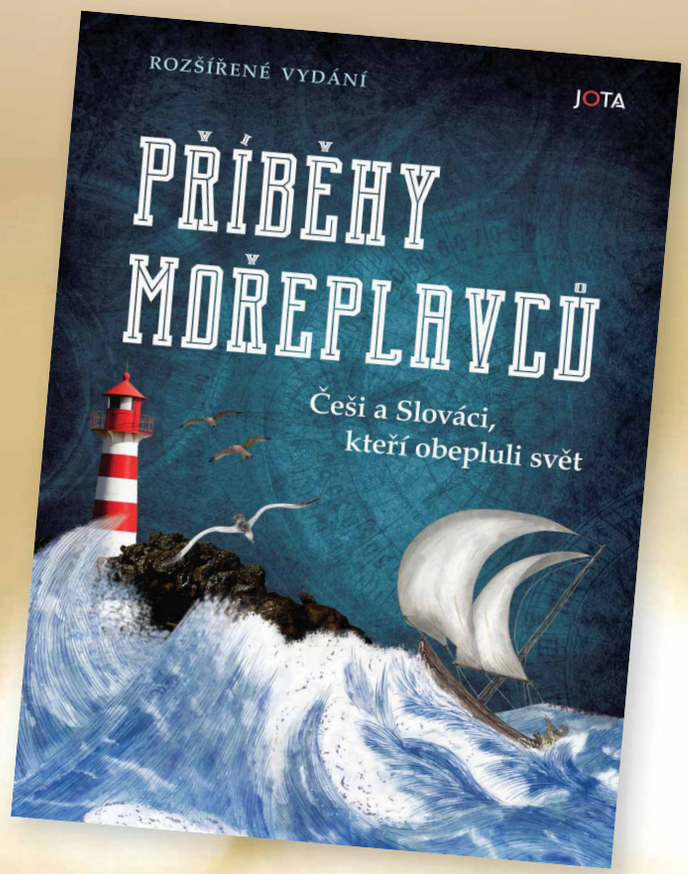
Doručením do vaší schránky ušetříte čas a peníze.
Nikdy vám nebude chybět žádné číslo.

PŘEDPLATNÉ NA 1 ROK 890 Kč

PŘEDPLATNÉ NA 3 ROKY 2 970 Kč

+ KNIHA „PŘÍBĚHY MOŘEPLAVCŮ“ JAKO DÁREK

V HODNOTĚ 648 Kč



PŘEDPLATNÉ NA 1 ROK ELEKTRONICKY 450 Kč

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

www.yacht.cz

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

Zodiac na Vendée Globe 2024

Firma Zodiac, nejznámější výrobce nafukovacích člunů na světě a firma, která dala nafukovacím člunům jméno, byla vybrána pro podporu závodu Vendée Globe 2024 a dalších tří významných špičkových závodů.

Jsou to Arkéa Ultim Challenge, Transat CIC, New York Vendée – Les Sables d'Olonne a nejslavnější a nejdůležitější Vendée Globe 2024.

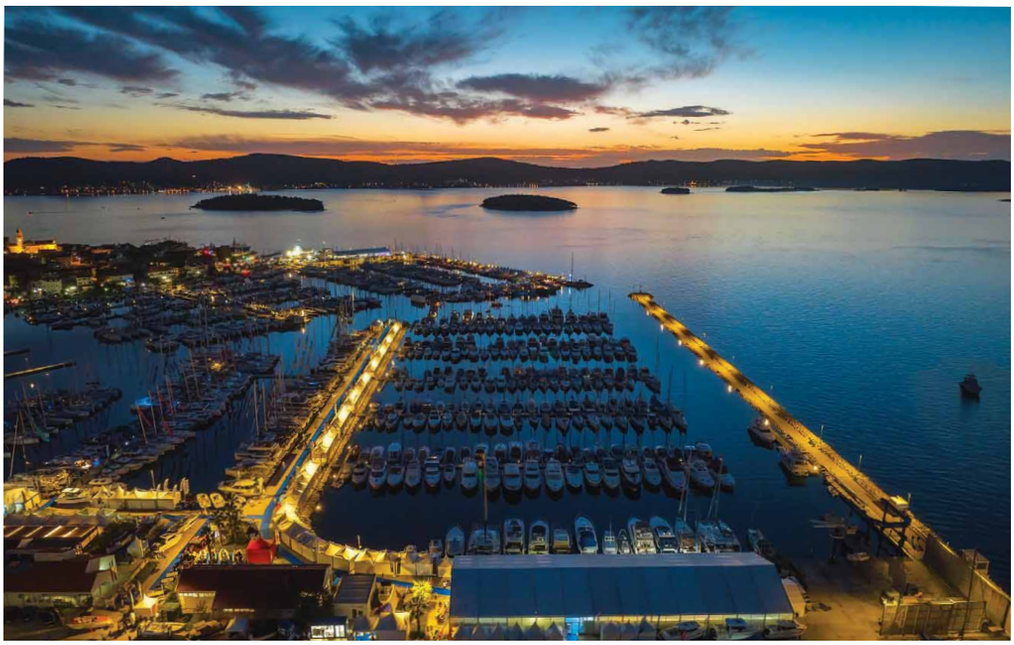
Firma Zodiac má za sebou 125 let zkušeností a již mnoho let zásobuje flotily organizátorů různých jachtařských akcí svými čluny. Pro rok 2024 se v doprovodu flotily na startu a v cíli objeví sedmapadesát člunů Zodiac se speciálním designem a výbavou pro zajištění maximální bezpečnosti a ochrany kapitánů závodních lodí.

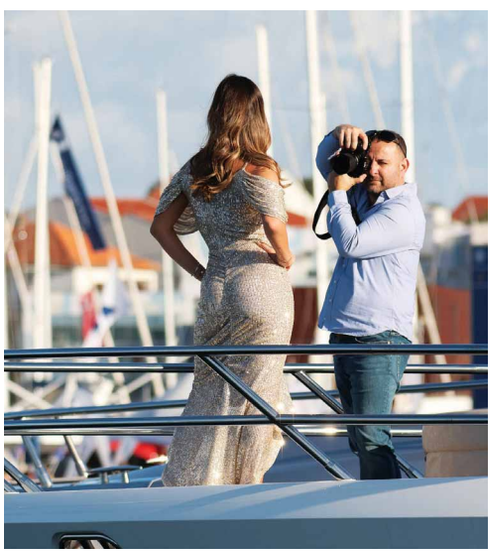
Po odstartování závodu Vendée Globe 2024 v listopadu bude jednačtyřicet člunů z této flotily ve speciálním designu připraveno k prodeji. Půjde o Zodiac Pro 850, Zodiac Open 6.5 a Zodiac Pro 7. Ceny a další informace budou upřesněny ve druhé polovině roku 2024.
www.marine.cz

Biograd Boat Show překonal všechny rekordy

25. ročník výstavy lodí Biograd Boat Show, která se konala na konci října na Jadranu, opět překonal všechny rekordy. Historicky nejvyšší byla návštěvnost, počet vystavovatelů i počet vystavených lodí. Více než 400 vystavovatelů, 400 lodí, z nichž bylo 260 na vodě, a celkem 23 026 návštěvníků.

Navzdory varováním před nepříznivým počasím a pátečním ranním přeháňkám skončila show krásným slunečným víkendem a skvělou atmosférou. Nechyběl doprovodný program a úspěšný byl i segment luxusních jachet do délky čtyřiadvacet metrů na pontonovém mostě spojujícím obě poloviny výstavy.





Croatia Charter Expo

Především profesionálům byl určen B2B program a Croatia Charter Expo první dva dny. Výstavy se zúčastnili zástupci více než stovky charterových agentur ze třiceti zemí světa, které přímo zastupují více než 3 000 aktivních charterových lodí, z nichž 1 800 kotví v Chorvatsku, což představuje dvě třetiny chorvatské charterové flotily. Ta je ostatně největší na světě.

37. POHÁR AMERIKY

Přípravy v plném proudu

Rok 2024 se ponese ve znamení bojů o Pohár Ameriky. Pro evropské milovníky tohoto závodu bude o to zajímavější, že se bude opět po mnoha letech odehrávat v Evropě i přes fakt, že obhájcem trofeje je Nový Zéland. Pojďme si udělat menší rekapitulaci toho, co se v letošním roce událo.

Barcelona novým centrem světového jachtingu

Výběr španělského hlavního města jako lokace této jachtařské události byl velkým překvapením pro všechny. I s ohledem na skutečnost, že Španělsko nemá v bojích o Pohár Ameriky silnou historii. Do jisté míry sledujeme podobnou situaci jako v roce 2007. Ve zmíněním roce hostila španělská Valencie 32. finále bojů o Pohár Ameriky, jehož obhájcem byl švýcarský tým Alinghi. Ten nakonec vyhrál v poslední rozjížďce s náskokem jedné sekundy před ETNZ, který těsně před cílovou čárou točil trestnou otočku. Nicméně od ohlášení nového hostujícího města proběhla rozsáhlá výstavba areálu v oblasti přístavu Vell. V průběhu roku jsme mohli sledovat postupný přesun týmů do zmíněné lokace a nejen tréninky, ale také cvičné regaty na AC40.

AC40 a AC75 druhé generace

Již několik ročníků závodu se kromě hlavní části programu bojů o Pohár Ameriky koná i celá řada doprovodných závodů a akcí. Stejně jako v minulých letech se i v nadcházejícím ročníku potkáme s třídou AC40. Jedná se o One design vycházející ze získaných znalostí z předchozí generace lodí pro Pohár Ameriky. Dvanáct metrů dlouhé monohully jsou osazeny autopilotem pro stabilní foilování nad vodou a ovládání je oproti pokročilým AC75 jednodušší. Tato třída bude určena především pro závody a prezentaci mladých nadějných jachtařů a jachtařek. Hlavním lákadlem závodu bude ovšem třída AC75. Jde o druhou generaci foilujících monohulů, u kterých se předpokládá dosažení vyšších výkonů, než tomu bylo u předchozí generace. Oproti AC40 se nejedná o One design třídu a všichni napjatě vyčkávají, s jakými novinkami přijdou jednotliví soupeři.

Týmy z celého světa

Oproti poslednímu ročníku poháru se nám počet účastníků rozrostl. Kromě obhájce poháru (Emirates Team New Zealand) jsou přihlášeny týmy jako britský INEOS Britannia, švýcarský Alinghi Red Bull Racing, italská Luna Rossa Prada Pirelli, americký NYYC American Magic a francouzský Orient Express Racing Team. Až na poslední jmenovaný tým mají všichni ostatní AC75 první generace, na kterých provádí testování nových inovací. V případě francouzského týmu ještě není navíc jisté financování celé kampaně. Nicméně během tréninků v Barceloně a tréninkových rozjížděk tým prokázal velmi dobré schopnosti konkurovat zkušenějším. V tréninkových rozjížďkách si překvapivě vedl americký tým, který letos posílil o Toma Slingsbyho. Tom chyběl v posledním ročníku AC a po více než deseti letech se vrací do týmu USA. V roce 2013 obhájil s týmem ORACLE USA trofej. Aktuálně patří Tom mezi světové šampiony ve třídě Moth a za rodnou Austrálii získal několik vítězství jako kapitán týmu v závodech SailGP na foilujících katamaranech F50. Žádný z potenciálních vyzyvatelů to nebude mít vůbec jednoduché. Nový Zéland s každým tréninkem dokazuje, jak velký vliv na výsledky má stabilní jádro týmu, které již několik ročníků za sebou funguje s přesností švýcarských hodinek. V čele stojí nestárnoucí Grant Dalton, posílený aktuálně o Glenna Ashbyho, který pravděpodobně v novém ročníku nenastoupí do lodě. Posádka lodě ovšem bude nadále vedena dvojicí Peter Burling a Blair Tuke, kteří se do Barcelony podívají ihned po olympijských hrách v Paříži, kde se budou snažit získat zlatou medaili ve třídě 49er. A pokud mluvíme o švýcarských hodinkách, nesmíme zapomenout na tým Alinghi. Švýcaři se po mnoha letech vrací zpět do závodu o nejstarší sportovní trofej. Je to již dvacet let ode dne, kdy evropský tým poprvé porazil obhájce a získal trofej. Švýcaři oproti ostatním týmům nemají v posádce známá jména. Vydali se opačným směrem a aktuálně obsazují místa mladými a prověřenými jachtaři, kteří doposud získali zkušenosti především ze SailGP nebo GC32. Alinghi patří mezi nováčky s nejvíce zkušenostmi s AC75. Ihned po skončení posledního poháru tým zakoupil od Nového Zélandu první generaci lodě a od začátku operuje v místě konání závodu v Barceloně. To může mít v konečném zúčtování velký vliv na výsledky, jelikož tamní podmínky jsou velmi proměnlivé a bude důležité umět reagovat na změny. Dle dostupných informací je jisté, že všechny týmy pracují na vývoji nových lodí druhé generace, které by měly být odhaleny již v první polovině příštího roku.

Tým USA na sebe v minulém ročníku soutěže upoutal velkou pozornost nejen díky skvělým výkonům, ale také kvůli incidentu, při kterém došlo k poškození lodě, které tým dokázal v rekordním čase opravit. Na titul to však nestačilo.

Přípravné závody se jedou na menších lodích AC 40.

Zima v teple

Právě proto, že do finálových bojů zbývá necelý rok, přesunul se celý „cirkus" do tepla, konkrétně do Džiddy v Saúdské Arábii, kde se budou konat další přípravné závody na lodích AC40. Tým Nového Zélandu si ale ještě před tím „odskočil" na svoji domácí vodu do zálivu Huaraki na Nový Zéland.

AC40 obhájců titulu z Nového Zélandu

Vše je ve hvězdách

Jestli je něco, co můžeme všichni na Poháru Ameriky milovat a zároveň nenávidět, je to nemožnost jakékoliv predikce. Ač značně okleštěná pravidla, stále dávají dostatek prostoru pro představivost konstruktérů i právníků. Z minulosti jsme se navíc poučili, že nejrychlejší a nejprogresivnější loď byla v některých ročnících vítěznou a v některých naopak tvrdě poraženou. Poslední ročník nám dokázal, že koncept foilujících lodí může být reálným řešením. V nadcházejícím ročníku můžeme předpokládat, že můžeme předpokládat, že budou dokonce rychlejší, obratnější a celkově efektivnější. A pak je tu ještě vliv místa, kde se závod pojede.
Po mnoha letech máme v Evropě opět možnost sledovat závod na vlastní oči nebo v časově přívětivějším časovém pásmu na internetu.

AC40 týmu INEOS BRITANNIA

Nelze říct, že by ETNZ měl své jisté jako obhájce, stejně jako že některý z vyzyvatelů má větší šance na vítězství než ostatní. Budeme si proto muset počkat do příštího roku a užívat si boje o vítězství v sedmatřicátém ročníku Poháru Ameriky na podzim 2024. Mnohé určitě napoví regaty, které budou samotným finálovým kláním předcházet.

Text Viktor Brychta
Foto America's Cup

Žena přes palubu
Český tým na SSL Gold Cup

SSL Gold Cup se jel v polovině listopadu na Kanárských ostrovech v Las Palmas v podobném formátu jako se koná mistrovství světa ve fotbale. Kvalifikovalo se na něj čtyřicet nejlepších týmů z celého světa včetně týmu z České republiky.

Foto Martina Orsini, SSL Gold Cup

Český tým jel skvěle, odevzdal maximum, bohužel chybělo trochu štěstí. V první rozjížďce vypadla z lodi Michaela Mertlová právě ve chvíli, kdy byl tým ve vedení. Kapitán Ondřej Teplý musel otočit loď a vrátit se pro ni. Tým se tak propadl na poslední místo. Přesto se perfektní jízdou dokázal vytáhnout a v cíli byl druhý. Další dvě jízdy byly trochu slabší, nicméně naděje na postup stále žila. V poslední rozhodující rozjížďce tým velmi riskantně, ale výborně odstartoval, první bójku točil na druhém místě těsně za vedoucím Ománem. Na zadní vítr se Češi vyhoupli do vedení, které

Foto Martina Orsini, SSL Gold Cup

© Martina Orsini | SSL Gold Cup

drželi i po celé další křižování proti větru. Bohužel manévry před návětrnou bójkou nevyšly podle představ a tým se propadl na 3. místo. Tak dojel i do cíle. To znamenalo, že se přímo kvalifikovaly Litva a Jihoafrická republika, které dokončily na prvních dvou místech. Finále SSL Gold Cup je naplánováno na 3. prosince 2023.

„Tým jezdil skvěle, výsledky úplně neodpovídají situaci," hodnotil trenér David Křížek. „Nedá se nic dělat, ale nejsme zklamaní, ukázali jsme, že jachtaři bez moře se ve světě neztratí. Už teď máme domluvené další tréninky a těšíme se na mistrovství Evropy, které se bude konat příští rok," dodal.

Složení českého týmu, který závodil na Kanárských ostrovech:

kapitán a kormidelník: Ondřej Teplý
taktik: Martin Trčka
v dalších pozicích: Tomáš Vika, Štěpán Novotný, Jan Daněk, Vojtěch Lambl, Jakub Dobrý, David Kovařík, Michaela Mertlová, Ondřej Vachel
trenér: David Křížek

www.ssl-goldcup.com

Foto Martina Orsini, SSL Gold Cup

Anketu Jachtař roku 2023 znovu vyhrála windsurfařka Kristýna Piňosová

Stejně jako v loňském roce se absolutní vítězkou ankety Jachtař roku 2023 a zároveň suverénní vítězkou kategorie juniorek stala Kristýna Piňosová z RODOP iQFoil Teamu.

Úspěch RODOP iQFoil Teamu podtrhl jeho kouč Milan Hájek, který se stal podruhé za sebou Trenérem roku, a také David Drda, který vyhrál kategorii juniorů. Ocenění za mimořádný přínos českému jachtingu se Výkonný výbor Českého svazu jachtingu rozhodl udělit Martinovi Kulíkovi, majiteli společnosti RODOP, který jachting dlouhodobě podporuje, a to nejen naše reprezentanty, ale podílí se rovněž na realizaci České jachtařské ligy. Sám také závodí většinou na námořních jachtách či kýlových lodích.

Anketu Jachtař roku vyhlašuje Český svaz jachtingu již od roku 1987. Nejúspěšnější sportovce mohou nominovat kluby i jednotlivci. Vyhlášení ankety Jachtař roku 2023 se konalo v sobotu 25. listopadu v Brně a hlasovalo přes čtyři sta členů ČSJ.

Na celkovém druhém místě za Kristýnou Piňosovou z TJ Rapid Brno skončil teprve třináctiletý závodník třídy Optimist Jiří Tomeš z JK Česká Lípa a třetí místo obsadil veterán a nejaktivnější dospělý jachtař Martin Pospíšil z Jachtklubu Brno.

Kategorii mužů ovládli závodníci z Jachtklubu Brno. Vyhrál o pouhých šest bodů Viktor Teplý před svým bratrem Ondřejem Teplým. Oba závodí v olympijské třídě ILCA 7 a oba se snaží o kvalifikaci na OH 2024 v Paříži. Oba mají rodinu, ale díky toleranci a podpoře manželek olympijskou přípravu stále zvládají na jedničku. Na třetím místě skončil Martin Pospíšil, který vede žebříček ČSJ dospělých. Závodí v mnoha lodních třídách, v sezoně 2023 odjel čtyřiačtyřicet závodů, z toho jedenáct vyhrál.

Mezi ženami zvítězila stejně jako vloni Alessia Palanti z YC CERE, která se narodila a žije v Itálii. Nyní trénuje na Sardinii. Od roku 2021 závodí na olympijské třídě ILCA 6. Jejím největším letošním úspěchem je osmé místo na juniorském MS do 21 let. Druhá byla také stejně jako vloni windsurfařka Barbora Švíková, také z YC CERE, a třetí Klára Himmelová z YC Nechranice, která závodí na olympijské třídě ILCA 6.

Mezi juniory zvítězil windsurfař David Drda z TJ Delfín Jablonec, na druhém místě skončili Lukáš Kraus a Ondřej Baštář (Jachtklub Česká Lípa/Lokomotiva Plzeň), kteří závodí na 29eru. Třetí místo obsadil teprve třináctiletý závodník třídy Optimist Jiří Tomeš z JK Česká Lípa. Mezi juniorkami za vítěznou Jachtařkou roku Kristýnou Piňosovou skončila na druhém místě Linda Dokoupilová z Jachtklubu Brno, závodnice tříd ILCA 4/6, a třetí místo získaly sestry Monika a Kristýna Křenkovy z YC Lodní Sporty Brno, které letos vybojovaly titul mistryň Evropy i vicemistryň světa ve třídě RS Feva.

Soutěž týmů ovládl JACHTKLUB BRNO vedený Martinem Pospíšilem a složený z členů Jachtklubu Brno (Martin Pospíšil, Tomáš Hlavsa, Jan Hykrda, Tomáš Karas, Petr Sokol, Ivo Diviš, Šimon Mareček, Antonín Podzimek, David Hakl, Petr Kokeš).

Druhé místo získal HEBE SAILING TEAM z Českého Yacht Klubu ve složení Zdeněk Jakoubek, Zdeněk Sünderhauf, Martin Trčka, Tomáš Musil, Pavel Bobek, David Kovařík, Petr Stejskal, Marek Filinger, Petr Solař, Matěj Jurečka, Tomáš Peterka a Libor Hošek.

A třetí skončil TŘI SESTRY SAILING TEAM ve složení Tomáš Magor Doležal, Milan Hájek, Adam Skin Plhoň, Stanislav Chudoba, Jan Kittler, Pavel Rozsypal, Jakub Balada, Viktor Sadílek, Jakub Jírovec a Tereza Kramolišová.

Akcí roku se stala Regata 130 let jachtingu – Czech Junior Nationals, která se konala na Lipně od 29. 8. do 3. 9. 2023. Pořádajícími kluby byly JK Černá v Pošumaví, YC Jestřábí, YC Lískovec, YC Kovářov a JK Jenišov.

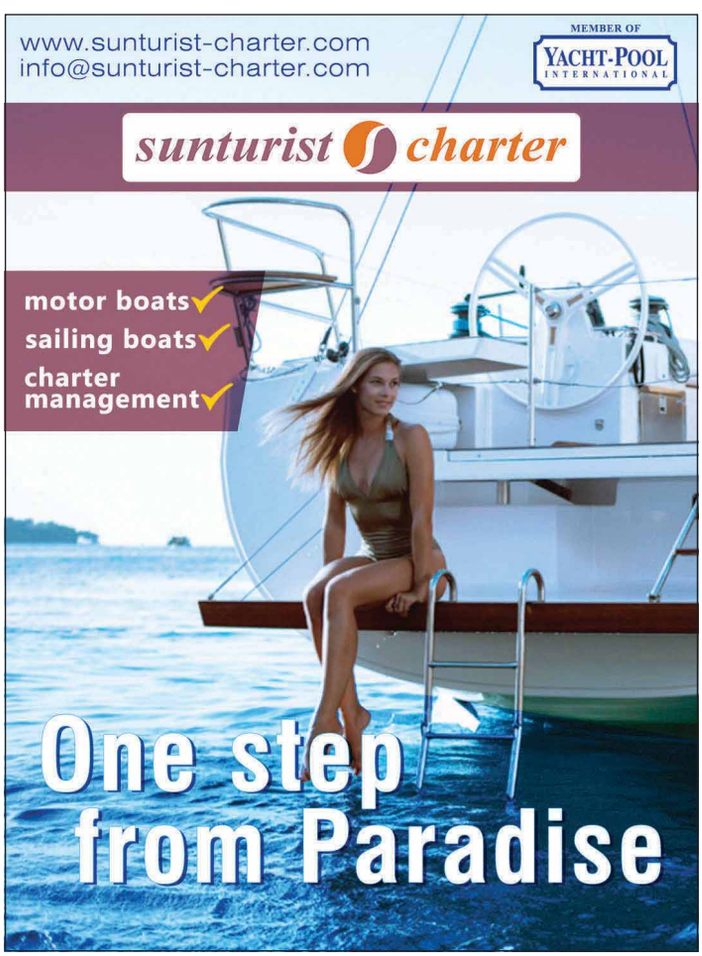
Staronové vedení Asociace lodního průmyslu

Poslední říjnový den se v Praze konala volební valná hromada Asociace lodního průmyslu, kde byli řádně zvoleni členové představenstva do dalšího volebního období. Předsedou představenstva se opět stal Ing. Jan Wolf, místopředsedou představenstva je Ing. Vladimír Toman a v představenstvu dále usednou členové Ing. Jiří Belineger, Jiří Krupka a Radek Šíma.

Jedním z benefitů pro členy této profesní asociace jsou zvýhodněné podmínky pro účast na výstavě lodí a vodních sportů FOR BOAT 2024. Proto APL zve k účasti na této akci.
www.aplcz.cz

APL
ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

inzerce



Alessia Palanti na mistrovství světa v první desítce

Přála si další medaili. I když to tentokrát nevyšlo, osmé místo na mistrovství světa do 21 let v olympijské třídě ILCA 6 je parádní výsledek. Navíc to v marockém Tangeru nebylo vůbec snadné.

Mistrovství světa do 21 let v olympijských třídách ILCA 6 dívky a ILCA 7 chlapci se konalo od 15. do 22. října. Na startu bylo šestašedesát závodnic a mezi nimi jediná česká zástupkyně Alessia Palanti, která závodí za pražský Yacht Club CERE.

V Maroku se jí moc nelíbilo a není divu. „Lodě jsme měli na pláži, takže písek byl úplně všude. Moře bylo strašně špinavé, všude plavaly plasty a mrtvé myši. Také chodit mimo jachtklub prakticky nešlo, jednak nebylo moc času a pak jako dívky jsme měly strach. Všichni místní chlapi se na nás snažili mluvit a pískali na nás, když jsem měly na sobě sukni a normální tričko. Chtěly jsme chodit do posilovny, ale blízko jsme dokázaly najít jenom posilovnu pro muže. Necítila jsem se tam dobře a nikdy jsem nešla ven sama," popsala situaci Alessia. Její tým ze Sardinie, kde Alessia nyní žije, byl v Maroku úspěšný. Italka Sara Savelli, která s ní trénuje v Cagliari, v závodě skončila šestá, trenéři Enrico Canu a Alberto Nieddu byli spokojeni.

19. ročník IT REGATTY

Koncem září se konala v Chorvatsku nejstarší česká business regata – IT REGATTA. V marině Kaštela se na lodích First 45 sešlo deset závodících posádek ze společností z oboru IT nebo technologicky zaměřených firem. Ve všech možných povětrnostních podmínkách se odjelo šest kvalitních rozjížděk s neuvěřitelně vyrovnanými výsledky, kde první tři týmy dělily pouhé tři body. V posledním největrnějším dni si pro své první vítězství dojel tým AMI před stálicemi ICZ a PHYSTER. Příští rok se pojede již dvacátý, a tedy jubilejní ročník IT REGATTY opět z mariny Kaštela od 15. do 19. září 2024. Pro účastníky budou nachystané dvě flotily. Deset nových lodí Salona 46 a deset lodí First 45. Více na **www.itregatta.cz**.

Celkové výsledky:

1.	AMI
2.	ICZ
3.	PHYSTER
4.	ALTEPRO
5.	PERFORMIO
6.	WEARRECHO
7.	DELTA ADVISORY
8.	CHECKPOINT
9.	TWINKY HOLKY
10.	ARROW

inzerce

Větrné víkendy na Vltavě

Během závodu O krále Prahy se v neděli mezi přeháňkami rozfoukalo až na osm metrů za sekundu, což přineslo řadu dramatických okamžiků.

Čtyři podzimní víkendy od 28. října do 19. listopadu patřily pod pražským Vyšehradem na Vltavě již tradičně okruhovým plachetnicím. Yacht Club CERE pořádal čtyři team a match racingové závody.

Ve Velké ceně Prahy se o titul mistra ČR utkalo šest českých a dva britské týmy na plachetnicích třídy 420. Britové ukázali, že jim tento formát není cizí a odvezli si 1. a 3. místo.
Na 2. místě skončil tým Starý pušky, mladý páky kapitána Václava Brabce.

Divácky atraktivní byl i druhý závod O krále Prahy, mistrovství ČR na lodích Optimist. Dětští závodníci do patnácti let předvedli, že ani oni se team racingu nebojí a obstáli i ve větru přes osm metrů za sekundu, který se dostavil při nedělních přeháňkách.

Prvenství vybojoval tým TVL to jede! ve složení Jiří Tomeš (T), Max Valenta

Vltava pod Vyšehradem s Pražským hradem v pozadí jako kulisou je pro jachting atraktivní již 130 let.

(V) a Jakub Lojka (L). Na 2. místě se umístil tým ČYKáni a na 3. No name team.

Během svatomartinského víkendu se jel třetí závod Sametová regata, team racing na lodích RS Feva. Vítr závodníkům opět přál, a tak se po oba dva dny na vodě odehrávaly napínavé souboje. V závodě zvítězil tým Matěje Martana, který se během neděle vyšplhal ze 7. místa až k celkovému vítězství. Na 2. místě skončil tým Kristiana Bezušky a na 3. místě tým Heleny Navrátilové.

Počasí během všech čtyř podzimních závodů umožnilo účastníkům si před zimní pauzou ještě hezky zajezdit. Na své si přišli i diváci, kteří fandili na terase Yacht Clubu CERE.

Formát závodů a trať blízko u břehu k fandění přímo vybízí.

Tečku za letošní sezonou v YC CERE udělal Prague Sail Open, match race na lodích Longtze Premier.

YACHT CLUB CERE
#spolunajednelodi

DOMANSKÝ.cz
soukup&partners REALITNÍ KANCELÁŘ
MARINE
dolphin consulting
yacht.cz
mpos

HYDROLIFT C-27

Člun v nejlepších letech

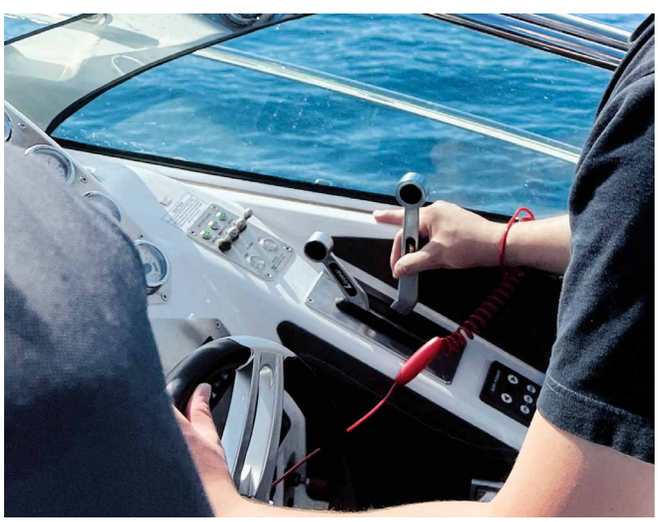
test yacht

Je to již pár let, co jsme vám na stránkách Yachtu v testu představili Hydrolift 24. Nabídka norské loděnice, která patří do skupiny EKER, je ale daleko širší a patří do ní nejen vyloženě sportovní lodě, ale také čluny série X určené pro objevování a dobrodružné plavby i čluny pro profesionály.

Během testu jsme při měření dosáhli maximální rychlosti přes padesát uzlů.

Hydrolift C-27 jsme testovali na konci října na Jadranu. Dovozcem těchto lodí do České republiky je firma Bychl Yacht Centrum a stejně jako ostatní loděnice, které tato firma zastupuje, má Hydrolift ve svém DNA jistou výlučnost, vysokou kvalitu, technickou vyspělost a především schopnost plout velmi rychle za téměř jakýchkoliv podmínek. U sedmadvacítky se přidává ještě jedna vlastnost, která je pro nás jako suchozemce neméně důležitá. Loď je totiž možné převážet za běžným SUV a majitel tak není vázaný na jednu marinu a jedno místo. I se speciálním přívěsem splňuje limit hmotnosti do tří a půl tuny a šířky do dvou a půl metru s tolerancí pět centimetrů. Na trhu je to tak jediný člun s dieselovým motorem Volvo Penta D6, maximální rychlostí přesahující padesát uzlů a s velmi rozumnou spotřebou.

Na testu sedmadvacítky, která má již něco za sebou, ale je ve stoprocentním stavu, jsme se domlouvali delší dobu, ale pořád nebyl čas. Nakonec jsme s Milošem Bychlem našli termín, kdy jsme oba na moři, a bylo rozhodnuto. Miloš se nás jen telefonicky zeptal, kde budeme okolo poledne, že za námi připluje. A navíc budeme mít možnost fotit z lodě. Druhá loď bývá ostatně občas při



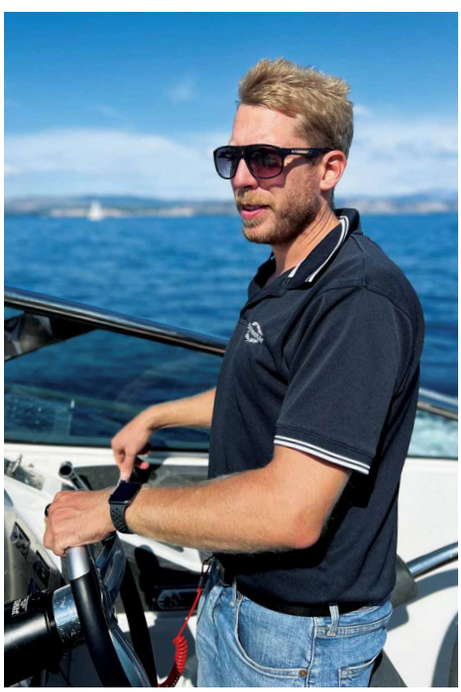
Sportovní charakter podtrhují oddělené páky řazení a plynu.

Malá kajuta skrývá překvapivě až čtyři lůžka.

naší práci problém. Pro Hydrolift C-27 naopak nebyl problém přijet ze Sukošanu nějakých šedesát mil za méně než dvě hodiny k ostrovu Šolta, kde jsme zrovna pluli. Měli jsme štěstí i na počasí, vítr utichnul necelou hodinu před tím, než jsme se na moři potkali. Že jde o výjimečný člun, je vidět už z dálky.

Loď je tvořena sendvičovou konstrukcí s vyztuženými žebry pro prodlouženou tuhost ve vlnách a se zásadně zvýšenou životností trupu lodi. Veškeré instalace mají samostatné bezpečnostní vedení podobně jako u velkých lodí. Všechny nerezové součásti jsou vyráběny v nejvyšší kvalitě. Loď je vybavena hydraulickým řízením, které ovládá zesílený sportovní Z-náhon. Pohonnou jednotkou je dieselový motor Volvo Penta D6 370. Sportovní charakter podtrhuje oddělené závodní ovládání řazení a plynu. Na rovné vodě na moři dosáhne maximální rychlosti podle podmínek okolo dvaapadesáti uzlů. Při vyšší cestovní rychlosti okolo čtyřiceti uzlů se pohybuje spotřeba kolem jednoho litru nafty na námořní míli. Minimální rychlost ve skluzu je okolo patnácti uzlů. Loď je vybavena thrusterem i trimovacími klapkami QL.

Kokpit je nečekaně prostorný.



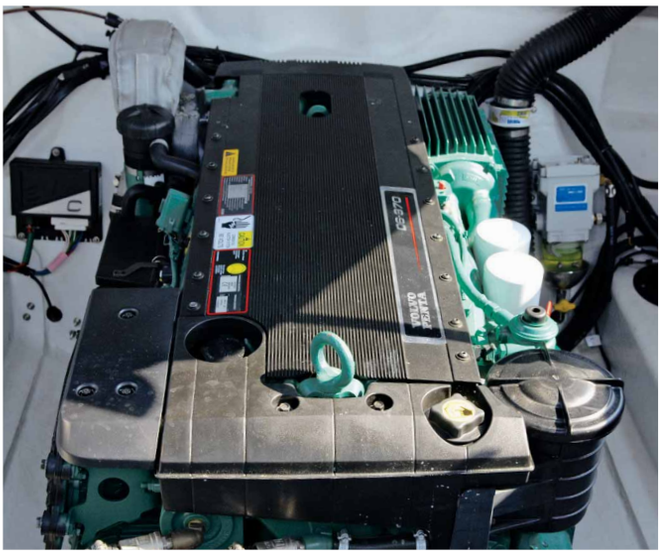
Miloš Bychl za kormidlem

Nechybí ani střecha kabrio s hydraulickým ovládáním krytu a s možností jízdy s plně uzavřenou střechou nebo v režimu s pootevřenou střechou při jízdě do třiceti uzlů. To umožňuje proudění vzduchu v kokpitu a majitelé to ocení především v horkých letních dnech. Detaily v kokpitu a v kajutě jsou vyrobeny z ušlechtilých kvalitních materiálů, jako je alcantara, teak nebo nerezová ocel se zvláštní povrchovou úpravou. Kajuta umožňuje nouzové přespání až pro čtyři osoby. Řidič i spolujezdec mají k dispozici sportovní, bohatě čalouněná křesla s nerezovým rámem s možností sezení i stání a s možností překlopení směrem do kokpitu, kde je možné instalovat jídelní stolek. Součástí lodi jsou nerezové koupací schůdky, hasicí přístroj, zabudovaná

Hydrolift

Loděnice, která vyrábí čluny Hydrolift, je zaměřena na vývoj a výrobu vysoce výkonných lodí od samého vzniku. Zkušenosti ze závodní historie využívá při vývoji inovativních rekreačních lodí a profesionálních plavidel. Složení kompozitního laminátu a výztuh, ze kterých jsou lodě vyrobeny, je kompromisem mezi hmotností a pevností. Všechny součásti člunů jsou navrženy tak, aby zvládaly zatížení na moři a vlnách a zároveň aby byly co nejlehčí pro maximální výkon a obratnost.

Splachovací toaleta a umyvadlo jsou chytře ukryty pod částí vyvýšeného dvoulůžka.



O pohon se stará šestiválcový motor Volvo Penta D6 ve spojení se Z-náhonem.

nabíječka na 220 V s vývodem a kabelem, hudební systém, navigace Raymarine C120 včetně karty s mapami, trip computer, mechanický kompas, výtrhová pojistka pro rychlou jízdu, samostatná pojistková skříň, lednička, elektrická toaleta s odpadní nádrží, bojler na teplou vodu, vnitřní umyvadlo a mimo jiné i venkovní sprcha se samostatnou nádrží.

Na palubě

Po focení člunu je čas vyzkoušet vlastnosti lodě přímo za kormidlem. Díky takřka ideálním podmínkám je přestup z lodě na loď zcela bez problémů. Vstupuji netradičně přes přední palubu a od prvního okamžiku je jasné, že jde o sportovní loď, kde je hlavní důraz kladen na to, aby jezdila rychle a bezpečně. Přitom ale nechybí prostor na opalování, který je nejen na přední palubě, ale i na zadním krytu motoru. Při pohybu po přední palubě je možné využít nerezo-

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Otáčky 1/min	1 000	2 000	3 000	3 400 (max)
Spotřeba l/hod	7,3	26,5	55	76
Rychlost kn	7,3	23	41	51,6

Poznámka: Během testu panovalo bezvětří, vlny dosahovaly výšky 0,25 m.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Hydrolift C-27

Délka	8,75 m
Šířka	2,55 m
Ponor	0,9 m
Hmotnost	2 820 kg
Motor	Volvo Penta D6-370
Výkon motoru	355 HP
Rok výroby	2008
Počet motohodin	85
Cena	135 000 EUR bez DPH

(Včetně kompletního servisu motoru i Z-náhonu, nového antifoulingu a nových anod)

www.bychlyacht.cz

Trup je konstruován pro rychlou plavbu. Při tomto pohledu jsou dobře vidět podélné prolisy a tvar hrany dna.

vých madel. Kliky, které aretují otevírací část předního skla, jsou náležitě masivní. Ostatně celý rám čelního skla je vybaven madlem, aby se v kokpitu dalo vždy něčeho držet.

Vyplouváme

Že jde o trochu jinou loď, se potvrdí ve chvíli, kdypokládám pravou ruku na páky řazení a plynu. Jednou pákou se řadí, druhou pouze přidává plyn. Řazení je přesné, ovládání plynu lehké. Po zařazení se loď dává zlehka do pohybu. Krouticí moment osvědčeného šestiválcového motoru je enormní. Kontrolujeme nastavení trimu i prostor okolo lodě a posunuji páku plynu vpřed. Loď plynule zrychluje a osahávám si řízení. I když je bezvětří, na vodě zůstávají vlny po ranním větru. Štíhlý trup s poměrně ostrým V především v přední části se chová velmi jistě, a tak zkoušíme, co snese, nejen pokud jde o maximální rychlost, ale také o reakci na pohyb kormidelního kola. Vše zvládá bez jakýchkoliv záludností. Zvuk dieselového motoru je příjemně hluboký a v kokpitu nijak příliš hlasitý. Zkoušíme maximální rychlost a provádíme orientační měření, které můžete najít v tabulce na konci článku.

Nechybí stolek v kokpitu.

Závěr

Pohybovat se po vodě rychlostí, která se blíží hranici sto kilometrů v hodině, je samo o sobě zajímavým a trochu návykovým zážitkem. Hydrolift C-27 to zvládá lehce a snadno a chová se v takových rychlostech velmi jistě. Je to loď pro milovníky sportovní plavby a pro všechny, kteří žijí aktivně. Na palubě se dá strávit v pohodě víkend a také není problém navštívit přátele na druhém konci chorvatského pobřeží.
S touto lodí tam můžete být určitě rychle a při relativně nízkých provozních nákladech. Navíc si stále uchovává určitou výlučnost. Majitelé si tyto lodě prostě nechávají. Na všech možných portálech, které starší lodě nabízejí, není žádná jiná k dispozici.

Text Daniel Guryča
Foto Daniel Guryča a Miloš Bychl

U lodě, která je viditelně poškozená, je nutné si položit otázku, zda se nemohl náraz negativně projevit na celkové struktuře trupu nebo jde jen o kosmetickou vadu, která se dá relativně jednoduše opravit.

LOĎ Z DRUHÉ RUKY

Na co si dát pozor při nákupu starší lodě

Nákup starší lodě může být náročný proces, protože je důležité pečlivě posoudit několik klíčových faktorů. Zde jsou některé věci, na které je dobré si dát pozor, pokud se pro koupi starší lodě rozhodnete.

Stav trupu
Zkontrolujte trup a zaměřte se na případné praskliny, korozi nebo jiné poškození. Kontrolu trupu se vyplatí dělat v době, kdy je loď vytažená z vody. Případná investice do jeřábu se určitě vyplatí. Podívejte se pod vodu, abyste zjistili, zda na trupu není žádné skryté poškození.

Pohonný systém
Proveďte důkladnou kontrolu pohonného systému, včetně motoru, převodovky a vrtule. Zajímejte se o historii údržby, popřípadě kontaktujte servis, který se o loď staral. Sami pak na své lodi provádějte pravidelné servisní kontroly a údržbu.

Takeláž (jen plachetnice)
Proveďte důkladnou kontrolu takeláže, včetně rolfoků, vantů a lanoví. Nezapomeňte na plachty a výtahy plachet. Zajímejte se o jejich stáří i o to, zda byla loď používána na regaty, po kterých je opotřebení mnohem rychlejší než při rekreačním jachtingu.

Elektrický systém
Zkontrolujte stav elektroinstalace, včetně baterie, elektrických zařízení, osvětlení a elektroniky. U starších lodí může být nutné provést aktualizace nebo nahradit zastaralé komponenty. Nejdůležitější na každé lodi je pak funkční a dostatečně dimenzovaná bilge pumpa. Nezapomeňte na kotevní vrátek a vše, co s ním souvisí.

Interiér
Posuďte stav interiéru, včetně nábytku, elektroniky, vodoinstalace a jiných zařízení. Ujistěte se, že vše funguje správně a že především ve skrytých místech není plíseň nebo vlhkost.

Lodní dokumenty, návody a registrace
Zkontrolujte veškeré potřebné doklady, včetně registračních papírů, záznamů o údržbě a servisu a dokladů o předchozích opravách. Ujistěte se, že loď splňuje všechny potřebné právní normy a předpisy.

Historie používání
Zeptejte se na historii používání a údržby lodě. Pokud je to možné, získejte informace o tom, jak byla loď v minulosti používána a jak byla udržována.

Testování na vodě
Pokud je to možné, proveďte zkoušky na vodě, abyste zjistili, jak loď pluje, jak funguje kormidelní systém. Testování na vodě může odhalit potenciální problémy, které se jinak než zkušební plavbou zjistit nedají.

Cena a hodnota
Porovnejte cenu lodě s její aktuální tržní hodnotou. Buďte obezřetní vůči příliš nízkým cenám, které by mohly signalizovat skryté problémy.

Zkušenosti od majitelů
Hledejte recenze a zkušenosti od jiných majitelů podobných lodí. To vám může poskytnout užitečné informace o spolehlivosti a údržbě daného modelu.

Odborný názor
Případně si můžete najmout odborníka, který se specializuje na prohlídky lodí. Odborný pohled může odhalit potenciální problémy, které by vám mohly uniknout. Pamatujte, že starší lodě mohou vyžadovat více údržby, a proto je důležité pečlivě prozkoumat všechny aspekty ještě před nákupem.

Beneteau Flyer 8 Sundeck T-Top

Nová loď 2023, k okamžitému doručení!
Cena: **102.500 Euro** bez DPH
Motor Suzuki 300 HP

Sea Ray 255 Sundancer

Rok 2012, výborný stav
Cena: **59.000 Euro** s DPH

Beneteau Antares 11 HT s joystickom

Nová loď 2023, k okamžitému doručení!
Cena: **272.000 Euro** bez DPH
Motory: 2x Mercury 300 HP

Bavaria 36 Coupe

Rok 2018
Cena: **209.000 Euro** bez DPH

Galeon 430 Skydeck

Rok 2022, stále v záruce!
Cena: **489.000 Euro** bez DPH

Chaparral 21 SSI

Nová loď , k okamžitému doručení!
Cena: **65.730 USD** (cca 59.900 EUR) bez DPH

Galeon 500 Fly

Rok 2020
Cena: **879.000 Euro** bez DPH

Galeon 560 Fly, NOVÝ MODEL

Nová loď, k dodání na jaře 2024
Cena: **1.750.000 Euro** bez DPH
Motory Volvo Penta 2 x D13-900

Greenline 40

Rok 2020
Cena: **379.000 Euro** bez DPH

Bajkalská 29/c • 82101, Bratislava
+421 949 626 307
office@aventuraboats.sk
www.avanturaboats.sk

AVENTURA
BOATS

Bohdalecká 1576/23C • 101 00 Praha
+420 723 718 004
office@aventuraboats.cz
www.avanturaboats.cz

PRODEJ | KOUPĚ | PRONÁJEM | KURZY

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

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

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

PRODEJ

MOTOROVÉ ČLUNY

Saver 690 Cabin sport, motorizace: MERCURY F150 XL, 110 kW. Délka 6,98 m, šířka 2,53 m. Modelový rok 2020. WC, sprcha, lednice v kajutě. Plachta na zakrytí přídě a kokpitu – celkové zakrytí. Stůl v kokpitu. Velmi dobrý stav. Bimini. Cena včetně vleku: 1 250 000 Kč. cld@cld.cz, +420 777 620 164

Regal LS4C, modelový rok 2019, motorizace VOLVO V8 300 EVC Catalyst, 300 HP- FVC DP Drive – EVC – SS Prop. Doplňky: spínač pro systém dvou aku, WC elektrické s průchodem fekální roury, WC vypouštění přes palubu, spínač trimu na zádi, plachta zakrytí kokpitu, zadní sedačka s opěradlem, stůl v kokpitu – teak, kotevní vrátek a kotva s řetězem, Power Tower bílý, Sea Deck na koupací platformě – šedý, Garmin 742. Cena: 2 099 000 Kč bez DPH. Kontakt cld@cld.cz, +420 777 557 140

Regal LS2, nová loď, sportovní bowrider s výjimečnými jízdními vlastnostmi. Motorizace: Volvo V6 280 Catalyst. Power Tower. Sea Deck na koupací platformě. Celkové zakrytí přídě a kokpitu. Dual Garmin 743. Ovladač trimu na zádi. CE certifikát. Cena 85 000 USD bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140

EASY MARINE 600, Mercury F 100 L EFI. Délka 6,05 m, šířka 2,45 m, váha bez motoru 600 kg. Kategorie C -7 osob. RYCHLOST A BEZPEČNOST. ŘADA EASY MARINE BOATS ZNAMENÁ RYCHLÉ A HBITÉ LODĚ S BEZPEČNOSTÍ JAKO HLAVNÍM CÍLEM. Bimini, kotva s elektrickým navijákem, sprcha, celkové zakrytí. K dispozici IHNED. Cena: 35 429 EUR bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140

Regal 2000, 6/2023, velmi oblíbený model – ideální pro ČR. VOLVO V6 250 Catalyst. Barva trupu – černá. Délka: 6,1 m, počet osob: 8. Koberečky, sea deck na platformě, Sport Tower – černý, Garmin 742, bimini, plachta – zakrytí přídě i kokpitu. Cena od 79 000 USD bez DPH. FOTO ILUSTRATIVNÍ. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140

Zodiac Futura Mark MKII, r. v. 2016, člun vhodný pro sportovní a turistickou plavbu na moři, délka 4,1 m, šířka 1,99 m, nafukovací vysokotlaká podlážka, 3x kýl, včetně příslušenství, pádla, bimini, pumpa, žebřík, fendry, přepravní obal. Člun pro dlouhou nohu motoru. Původní cena 152 000 Kč. Cena: 40 000 Kč. Kontakt: praha@marine.cz, +420 731 854 221

Hydrolift C-27, sportovní motorový člun s kajutou ve stoprocentním stavu, přepravitelný za SUV na přívěsu, délka 8,75 m, šířka 2,55 m, hmotnost 2 820 kg, dieselový motor Volvo Penta D6-370, výkon 355 koní, maximální rychlost 52 uzlů, rok výroby 2008, najeto 85 motohodin, cena 135 000 EUR bez DPH. Kontakt: +420 602 231 857

Kajutová motorová loď DRACO 2300, 7,1 x 2,5m, Volvo 5,7/270HP, AQ290DP s double propelerem. Výbava: rozkládací kuchyňka s dřezem a vařičem, kompresorový 12V chladicí box 40l, 2x solární panel, automatická nabíječka 30A, přípojka 220V, sprcha na zadní palubě, PC hlídající stav AKU, echolot Lowrance, hloubkoměr. Spaní celkem pro 5 osob (3 v kajutě a další na rozkládacím letišti pod novou kočárovou střechou), krycí převozní plachta, nádrž na 260 l paliva. Nikdy nebyla na slané vodě. Cena: 370 000 Kč. K dispozici dvojnápravový snížený 3t vlek za 100 000 Kč. STK vleku do 9/25, technická lodi do 6/26. Kontakt: +420 608 979 641, vildasvec@seznam.cz

Jeanneau Cap Camarat 7.5 WA s motorem Honda BF 250 HP (rok 2016, cca 120 motohodin) plně vybavená ve velmi dobrém stavu. Cena 950 000 Kč. Kontakt: fasyachting.cz, +420 602 378 877

BLUE RENT
www.bluerent.cz

FISHERMAN 17 MARINELLO

- **Celková délka:** 5,3 m
- **Šířka:** 2,3 m
- **Hmotnost:** 590 kg
- **Max. motorizace:** 115 HP
- **Cena standard včetně DPH:** 414 122 Kč

EDEN 18 MARINELLO

- **Celková délka:** 5,3 m
- **Šířka:** 2,3 m
- **Hmotnost:** 600 kg
- **Max. motorizace:** 115 HP
- **Cena standard včetně DPH:** 435 297 Kč

DREAM 440 3D TENDER

- **Celková délka:** 4,4 m
- **Šířka:** 1,93 m
- **Hmotnost:** 280 kg
- **Max. motorizace:** 60 HP
- **Cena standard včetně DPH:** 330 330 Kč

XPRO 535 3D TENDER

- **Celková délka:** 5,3 m
- **Šířka:** 5,12 m
- **Hmotnost:** 178 kg
- **Max. motorizace:** 75 HP
- **Cena standard včetně DPH:** 242 000 Kč

MarineBoat

DEALER CZECH A SLOVAK

+420 605 868 848 • marineboat@email.cz

www.marineboat.cz

Jeanneau Merry Fisher 695 Sport s motorem Yamaha 150 (elektrické řazení) v plné tovární výbavě včetně WC, 9" GPS. Nová loď. Cena po slevě 2 315 000 Kč s DPH. Kontakt: fasyachting.cz, +420 602 378 877

Jeanneau Cap Camarat 6.5 WA serie 3 s motorem Suzuki DF 250 APXW v plné tovární výbavě. Nová loď. Cena po slevě 1 890 000 Kč s DPH. Kontakt: fasyachting.cz, +420 602 378 877

Jeanneau Merry Fisher 695 serie 2 s motorem Mercury 175 HP (elektrické řazení) v plné tovární výbavě. Nová loď. Cena po slevě 2 474 000 Kč s DPH. Kontakt: fasyachting.cz, +420 602 378 877

Jeanneau Merry Fisher 895 s 2x Suzuki DF 200 APXW a plnou tovární výbavou. Nová loď. Cena po slevě 4 780 000 Kč s DPH. Kontakt: fasyachting.cz, +420 602 378 877

Předplatné na
www.yacht.cz

Marion 630 Open, nová loď, otevřená s řídicí konzolí. Uzavíratelné schránky, nerezový koupací žebřík s dřevěnými stupínky. Bimini, sportovní volant, integrovaná nádrž nerez. Bez motoru. Cena 350 000 Kč včetně DPH. Kontakt: filip.kadlec@hondamarine.cz, +420 607 951 492

Marion 710 Classic, nová výletní otevřená loď s centrální řídicí konzolí. Čalouněné sedačky, uzavíratelné schránky, koupací plato. Kabrio, bimini, dřevěný volant, imitace teaku. Motorizace: Yanmar 2YM156 (diesel) 14 HP, cena 750 000 Kč (vč. DPH). Kontakt: filip.kadlec@hondamarine.cz, +420 607 951 492

RŮZNÉ

Concorde Charisma 850 - Mercedes-Benz, nehavarované. Rozměry vozu d x š x v: 8,75 x 2,35 x 3,4 m. Maximální povolená hmotnost 5 990 kg. Počet míst jízda/spaní 4/4–5. Kožené potahy sedadel vč. nástavby. Výsuvná podlaha pod předními sedadly - při kempování podlaha v celém voze v jedné úrovni. Plynová trouba. Klimatizace nástavby. Prostorná garáž. Oddělené WC. Posuvný stůl sezení. Přední sklopná postel. K ODBĚRU IHNED. Cena: 990 000 kč, nelze odečíst DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

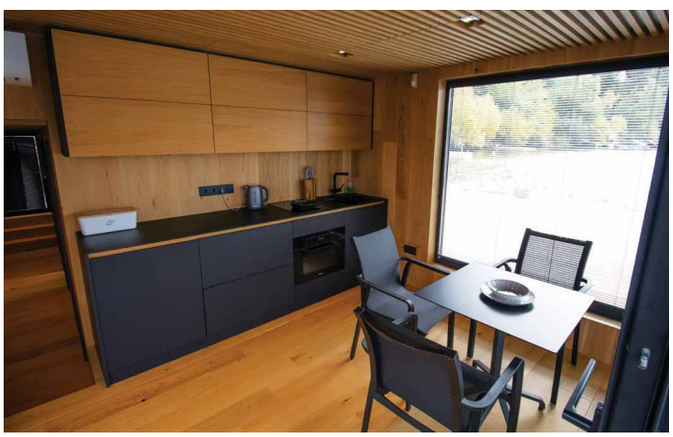
Concorde Charisma 900M, nehavarované. Prostorný devítimetrový vůz s velkým salonem. Iveco Daily 3,0 l / 205 HP, 4 místa jízda / spaní, tažné zařízení, externí sprcha v garáži, lednice s mrazákem, nové gelové baterie 3x celkem 510 Ah, měnič 2,2 kW trvale, Apple Carplay, Android auto, klima salon, LED osvětlení interiéru, solár 120 W, teplovodní topení Alde s tepelným výměníkem, podlahové topení, SAT+ 2x TV, střešní ventilátor, markýza 6 m el. + LED osvětlení. NUTNO VIDĚT. K odběru IHNED. Cena: 216 449 EUR včetně DPH 21 %. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

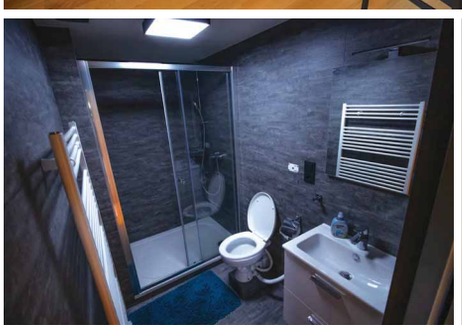
Concorde Credo 791L, Iveco Daily 3,0 l/210 HP, 4 místa jízda/spaní, keramická ochrana laku celého vozu s pětiletou zárukou, zároveň ošetření interiéru keramikou na sklech, podlaze, palubní desce, sedačce a lesklých plochách. Komfortní a bezpečnostní paket. 2x TV v salonu a v ložnici, SAT TV, klimatizace nástavby Dometic 3000, externí sprcha v garáži. Vnější design Centurion style, přídavná zpětná zrcátka, panoramatické okno v salonu, střešní ventilátor, soundsystem, akustik paket v ložnici. Najeto pouze 6 500 km, tovární záruka do 5/2024, stav nového vozu. Cena: 278 179 EUR včetně DPH 21%. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

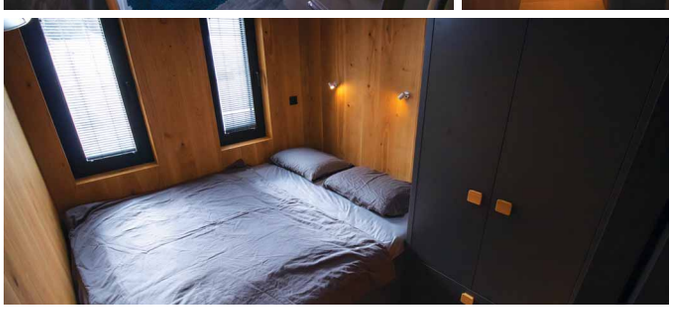
Etrusco V 6.8 SR Renault 2,3 l/145 HP. Kombinace nenápadné vestavby (šířka pouze 2,14 m) a pohodlného polointegrovaného auta s prostornou garáží. Maximální povolená hmotnost 3,5 t, počet míst jízda/spaní: 4/3–4, zadní postel s možností letiště, zásuvka 230 V v garáži, prostor pro 2x 11 kg Pb, LED osvětlení interiéru. Type X - horní dvířka skříněk ve vysokém lesku, potahy Emilia, Multimedia Paket - rádio, hands free, monitor + couvací kamera. K ODBĚRU IHNED. Cena: 59 228 EUR, možnost odpočtu DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Concorde Liner 1090GI, MB-Actros 1832L. GARÁŽ pro MINI, Fiat F500. Tažné zařízení 3 t. ALU kola Dura Bright. Design Paket Centurion Style - lesklé vnější panely Alu Dibond, varná deska Gaskochfeld, 3 plotýnky plyn, myčka nádobí, TV ložnice, SAT Systém se 40"TV FULL HD LED SMART. Hybridní topení - kombinace Alde a diesel Webasto 5,2 kW, Sensotherm. Cena: 792 955 EUR včetně DPH 21 %. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Luxusní Houseboat 48s na prodej k rekreačnímu i dlouhodobému využití. Je vybaven nejnovějšími technologiemi pro zajištění úspory energie. Nechybí klimatizace, kamerový systém Hikvision, bezpečnostní systém, wi-fi, solární panely, TV, v kuchyni spotřebiče značky Miele. Splňuje veškeré technické normy. Kompletní rekonstrukce v roce 2021. Konstrukce a materiál trupu plavidla je z oceli. Délka 14,5 m, šířka 4,2 m, ponor 0,42 m, hmotnost 11,4 t. Nejvyšší povolený počet osob na palubě je dvanáct, nosnost 2,1 t. Připojení na elektropřípojku. Nádrže na pitnou vodu a septik. Kontakt: www.itc-real.com, +420 602 221 078







Redakce časopisu YACHT hledá

STÁŽISTU / STÁŽISTKU

pro podporu redakce s touto náplní práce:

Vyhledávání a třídění podkladů ke článkům, zpracování a úpravu tiskových zpráv, řazení materiálů do harmonogramů, editace textů, přípravy podkladů pro články a reportáže či drobné překlady.

CO POŽADUJEME?

• perfektní znalost českého jazyka
• dobrou znalost anglického jazyka
• zájem o práci v redakci a chuť učit se

CO VÁM NABÍZÍME?

• možnost učit se nové věci a rozšiřovat své znalosti a dovednosti
• sídlo firmy v Praze 4 - Podolí s dobrou dostupností
• individuální přístup i pracovní dobu v rozsahu 20–50 hodin/měsíčně
• odměna 5 000–15 000 Kč dle odvedené práce
• nástup možný ihned

Pokud Vás naše nabídka oslovila a chcete s námi spolupracovat, pošlete nám informace o sobě na e-mail daniel@yacht.cz

Těšíme se na Vaši odpověď!

PRODEJNÍ MÍSTA ČASOPISU YACHT

PRAHA

YachtNet
Kapitánské kurzy v Chorvatsku
Průkazy MDČR C, B, A i HR B
Kurzy VMP/VRP včetně ověření praxe v Praze
Kurzy SRC na obsluhu radiostanice
ISO 9001 certified
Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

YACHT CLUB CERE
PODOLÍ | DOCK | NECHRANICE
www.cere.cz
DOMANSKÝ.cz yacht.cz
mpos MARINE
soukup&partners REALITNÍ KANCELÁŘ dolphin consulting
SPOLU NA JEDNÉ LODI

PÖSSL BLUE mobil Concorde
Prodej a pronájem
BLUE RENT
Čísovice 306, 252 04 Čísovice
☎ +420 777 656 272
www.bluerent.cz

HONDA MARINE
PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství
VÝHRADNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR
závěsné lodní motory – HONDA MARINE
nafukovací čluny – HONDA HONWAVE
nafukovací čluny s pevným kýlem – SPORTIS, CAPELLI, HIGHFIELD
obytné lodě – NAUTIC-YACHT
motorové čluny – AMT, MARION
hliníkové pracovní lodě – MS BOAT, HIGHFIELD RIB, ARRONET
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

LAGUNA HOTEL
SLAPSKÁ PŘEHRADA
Ubytování
Restaurace
Marina
Volná kotviště
tel: 721 304 400
www.lagunahotel.cz

MARINE CENTRUM
PRODEJ LODÍ, ČLUNŮ, VODNÍCH SKÚTRŮ A LODNÍCH MOTORŮ
AUTORIZOVANÝ SERVIS
Laminátové lodě - Saver, Sea Ray
Vodní skútry - Sea-Doo
Nafukovací čluny - Gladiator, Zodiac, Bombard, AKA Marine, Allroundmarin
Hliníkové čluny - Marine
Lodní motory - Tohatsu, Mercury, Yamaha, Suzuki, Parsun, Volvo Penta
Přívěsy - CBS Remorques
Komořanská 326/63, 143 00 Praha 12 - Modřany
tel.: +420 739 051 735; praha@marine.cz
www.marine.cz

JH PODLAHÁŘSTVÍ
PRESTIŽ NA MÍRU DO POSLEDNÍHO DETAILU
Kontakt: 730 173 493
info@podlaharskeprace.eu
info@podlaharstvipraha.cz
Realizace ČR a EU.

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

ČECHY

akita yacht
pronájem lodí
kondiční plavby
praktické kurzy
Velikonoční regata 2024
www.akitayacht.cz
www.velikonocniregata.cz
+420 737 970 155 +420 603 502 229
charter@akitayacht.cz
regata@akitayacht.cz

KWS
U nás máte vše na jedné palubě
PRODEJ A SERVIS LODÍ A LODNÍCH MOTORŮ
KAPITÁNSKÉ KURZY KONDIČNÍ PLAVBY
PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku
České Budějovice
Lidická tř. 1277/252
www.kws-sports.cz

MARINE
PRODEJ LODÍ, ČLUNŮ, VODNÍCH SKÚTRŮ A LODNÍCH MOTORŮ
AUTORIZOVANÝ SERVIS
Laminátové lodě - Saver, Sea Ray
Vodní skútry - Sea-Doo
Nafukovací čluny - Gladiator, Zodiac, Bombard, AKA Marine, Allroundmarin
Hliníkové čluny - Marine
Lodní motory - Tohatsu, Mercury, Yamaha, Suzuki, Parsun, Volvo Penta
Přívěsy - CBS Remorques
Řadová 465, 549 01 Nové Město nad Metují
tel.: +420 491 474 042; marine@marine.cz
www.marine.cz

Na tomto místě by mohl být
VÁŠ INZERÁT!
Informace na telefonu:
+420 244 460 104
nebo na e-mailu:
yacht@yacht.cz

NEBOSCAR
Výroba a instalace lodních interiérů a exteriérů
Teaky PlasDECK, EVA Foam, Reveal, koberce aj.
radinn PlasDECK
MARLIN SCARANI BOATDESIGNERS SINCE 1962
Neboscar s.r.o. Cerhynky 136
28102 Cerhenice u Kolína
info@neboscar.cz
+420 737 883 053
www.neboscar.cz

READY LINE s.r.o.
www.readyline.cz • www.ranieri.cz
PRODEJ A SERVIS
NAFUKOVACÍCH ČLUNŮ
Honda, Ranieri, Zodiac
LAMINÁTOVÝCH ČLUNŮ
Ranieri
LODNÍCH MOTORŮ
HONDA, MERCURY, SUZUKI, TOHATSU
EL. MOTORŮ
MINNKOTA
PŘEPRAVNÍCH VLEKŮ
ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ
Fáblovka 560, 533 52 Pardubice - Staré Hradiště
Mob.: +420 777 567 821
E-mail: info@readyline.cz

sea time
NÁMOŘNÍ AKADEMIE
- Kapitánské průkazy
- Kurzy na vysílačku SRC
- Jachtařské přednášky
- Sportovní a poznávací plavby
www.seatime.cz

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

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

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

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

Freedom Yachting
na vodě v pohodě

Výhradní zastoupení pro Českou a Slovenskou republiku polské loděnice **NORTHMAN**

- Prodej motorových lodí **NORTHMAN**
- Prodej plachetnic **MAXUS**
- Prodej motorových lodía plachetnic z charteru
- Pronájem motorových lodí a plachetnic na **Mazurských jezerech v Polsku**

KONTAKT Freedom Yachting s.r.o.
Telefon: +420 776 841 102
E-mail: obchod@navodevpohode.cz

navodevpohode.cz

AEROMEDICAL
CZ AME-R MUDr. Klára Sekyrová

NÁMOŘNÍ
A LETECKÝ LÉKAŘ

Zdravotní posudky **pro jachtaře i profesionální námořníky**!

ORDINACE
OSTRAVA - KRNOV

www.aeromedical.cz

SLOVENSKO

G SAILING CHARTER

VÁŠ SPOĽAHLIVÝ PARTNER NA MORI

charter v celom svete
teambuildingové plavby
firemné eventy
kapitánske preukazy
poradenstvo pri výbere lode a lokality

Exotické plavby
Tahiti, Bora Bora, Karibik na mieru

e-mail: gsailing@gsailing.eu
tel.: +421 905 605 693
www.gsailing.eu

magnet press

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

Po-Pá: 7:00 - 18:00
So: 8:00 - 12:00

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

www.press.sk
listujte s námi

Udělejte radost originálním dárkem

Předplaťte si YACHT

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

Vážení a milí čtenáři, děkujeme za vaši přízeň.

Dovolte nám touto cestou popřát vám všem krásné a klidné prožití vánočních svátků.
Ať je váš rok 2024 bohatý na zážitky, plný splněných přání a přináší vám jen zdraví, štěstí a radost.
Zároveň doufáme, že vás časopis Yacht bude i nadále stejně těšit.

Redakce Yacht

yacht
ČASOPIS O LODÍCH

Dufour 37

S plachetnicemi francouzské loděnice Dufour se můžeme především v charterových flotilách setkávat stále častěji. Určitě tedy stojí za to se na loňskou novinku podívat podrobněji.

Nový vidlicový osmiválec Honda BF350

Jak jsme již v Yachtu psali, světovou premiéru si na výstavě v italském Janově odbyl závěsný lodní motor Honda Marine BF350. První vidlicový osmiválec V8 od této proslulé japonské značky disponuje výkonem 350 koní.

Se SNĚHURKOU kolem světa Z Fidži na Nový Zéland

V plavbě se SNĚHURKOU kolem světa pokračuje Miroslav Račan z Fidži na Nový Zéland. O tom, co této přeplavbě předcházelo a jaké to je plout proti větru a vlnám několik dní, se dočtete v únorovém Yachtu.

VYDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

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

Vydavatel a šéfredaktor
Daniel Guryča

Inzerce, distribuce a předplatné
Markéta Pelcmanová

Marketing
Jana Ježková

Spolupracovníci
Radek John, Pavel Kreuziger, František Novotný

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

Rozšiřují
Společnosti holdingu PNS Press Media

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

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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

DALŠÍ TITULY:

WINE & Degustation

Nejlepší vína České republiky

MOBIL TABLET ONLINE FACEBOOK INSTAGRAM

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

Výhodné členství 2024

DRIVE	Kč
ČLEN KLUBU	3 800
DÍTĚ / SENIOR	2 850

PLUS	Kč
ČLEN KLUBU	9 600
DÍTĚ / SENIOR	7 200

VIP	Kč
ČLEN KLUBU	19 600
DÍTĚ / SENIOR	14 700

Vyberte si podle toho, jak často hrajete.
Trénujte a bavte se v Galerii Golf Hostivař.
Více na golfhostivar.cz/clenstvi

GALERIE GOLF HOSTIVAŘ

SANLORENZO

Světové premiéry Sanlorenzo v roce 2023

SX100

Sanlorenzo Adria
Česká s Slovenská republika
+420 725 142 819
info@sanlorenzoadria.com
www.sanlorenzoadria.com

SANLORENZO
ADRIA