

6 / 2020

yacht



XXVII. ročník
99 Kč / 4,69 €

NOVINKA

JetSurf Electric Revoluce v zábavě na vodě



8

MOTOROVÉ ČLUNY

Glastron 205 GT
Dokonalá klasika

20

PLACHETNICE

Pelagic 77
Expediční škuner

MILYO


PRESTIGE[®]
— LUXURY MOTOR YACHTS —

AUTORIZOVANÝ PRODEJCE **PRESTIGE YACHTS**



Prestige 420 S

WHERE THE SEA
FEELS LIKE HOME



SPORTOVNÍ VZHLED LODĚ
S CHARAKTERISTICKÝM
DNA PRESTIGE NABÍZÍ
NEJNOVĚJŠÍ INOVACE
ZNAČKY

NOVÁ GENERACE
OVLÁDÁNÍ JOYSTIKEM
NABÍZÍ DOKONALOU
KONTROLU NAD
MANÉVROVÁNÍM S LODÍ

PROPRACOVANÝ DESIGN
SALONU ZVÝRAZŇUJE
MIMOŘÁDNÉ PROSVĚTLENÍ
PROSTŘEDNICTVÍM POSUVNÉ
STŘECHY



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

E: info@milyo-yachts.com

www.milyo-yachts.com

ZPÁTKY NA LODĚ

Vážení čtenáři,

titulek dopisu „Zpátky na lodě“ jsem nevymyslel já, ale Vladislav Bezecný. Telefonoval jsem mu kvůli nejaktuálnějším informacím z Chorvatska, kam odjel, a na konci rozhovoru to přirozeně zaznělo. Cesta je totiž již možná, i když zatím s rizikem komplikací při návratu. Dobře vystihuje pocity všech, kterých se současná omezení jakkoliv dotkla.

Nejnovější informace o možnostech cestování do Řecka a Chorvatska najdete hned na následující stránce včetně užitečných odkazů. Zprávy posádky, která si půjčila katamaran ve Splitu jako první letošní zákazník již na konci května, v nás vzbuzují potřebu co nejdříve vyplout. Líčí totiž zcela prázdné moře i přístavy a nábřeží ve Hvaru, kde za normální situace nebylo možné posledních 15–20 let o přistání ani uvažovat. A zajímavé jsou i současné ceny pronájmů lodí nebo kotvení v ACI marinách. Zatím tedy jen v červnu.

Většina tohoto vydání vznikala ale v době, kdy nebylo jasné nic, a proto jsme se rozhodli věnovat ho ve velké míře plavbě na domácích vodách. Pochopitelně to způsobila situace okolo nás a nemůžeme se tvářit, že se nic neděje. Oslovili jsme jacht kluby, mariny i organizace, které mají s rekreační plavbou něco společného. Bohužel řada marin hlásí plný stav, a tak na naše výzvy buď nereagovali, nebo nás prosili, abychom o nich raději vůbec nepsali. Myslíme si, že je to škoda, ale situaci chápeme. Rozhodně to však neznamená, že by u nás nešlo nikde přistát nebo spustit loď na vodu. Problém plné obsazenosti se týká spíše dlouhodobého kotvení. Mám radost například z iniciativy, kterou rozjely Středočeské vodní cesty. Na jejich stránkách najdete vše, co se týká plavby po Labi a střední a dolní Vltavě, přehledně a na jednom místě. Užitečné rady, jak se pohybovat na vnitrozemských vodních cestách a v plavebních komorách, popisuje ve svém článku „Užijte si průplavy“ dlouholetý spolupracovník Yachtu a zkušený kapitán František Novotný.

Také na Lipně se chystá nový projekt, který zlepší zázemí pro jachtaře. Jak mi prozradil Petr Beneš během rozhovoru, Lake Side Apartments cílí především na majitele sportovních lodí, kitů, surfů a jejich rodinné příslušníky.

Minulý měsíc jsem dostal dopis našeho čtenáře, jenž se ptal na situaci, která potkala řadu lodí a jejich posádek. Co dělat a jak se chovat, když vyplují a než dorazím do cíle, vypukne mimořádná situace a s lodí nepůjde přistát ani nakoupit zásoby nebo naftu? Pokaždé to bude jiné, ale jednu konkrétní plavbu z letošního jara poutavě popisuje Igor Piňos v článku „Zdlouhavá plavba kolem Evropy“.

Doufám, že si čtení i návrat na lodě užijete.

Daniel Guryča
vydavatel



Jak dlouho budou chorvatské ostrovy poloprázdné?



PDF verze k dispozici na www.yacht.cz





SSI SCUBA
SCHOOLS
INTERNATIONAL

◀ **TRAINING &**
EQUIPMENT ▶

mares
just
add
water

divessi.com // mares.com





8 | GLASTRON 205 GT

Lodě Glastron jsou původně vyráběné v USA, nyní jsou na našem trhu i modely pocházející z Evropy. Tím se podařilo snížit cenu, která je teď výrazně příznivější.



18 | DRAGONFLY 40

Největší z trimaranů se sklápěcími plováky poskytuje komfort velké jachty a rychlost závodní lodě.



32 | JETSURF

Brněnská firma je i po deseti letech lídrem trhu. Představila zcela tichou verzi JetSurf Electric.



39 | UŽIJTE SI PRŮPLAVY

Plavba po vnitrozemských vodních cestách přináší mnohdy stejné potěšení jako plavba na moři. Posádka se však obejde bez vln a většiny nebezpečných situací.



52 | LAKE SIDE APARTMENTS

Právě v dnešní době je aktuální nedívat se po nemovitostech v zahraničí, ale doma. Kvalitní ubytování se zázemím pro jachtaře nabízí na Lipně projekt Petra Beneše.

MOTOROVÉ ČLUNY

- 14** HYBRIDNÍ LIMUZÍNA NA VODĚ
- 31** MARION 500 CLASSIC
- 33** MARION 450 CABIN

PLACHETNICE

- 7** 24BEN
- 7** GRAND SOLEIL 52 LC
- 20** PELAGIC 77

NOVINKY

- 34** JACHTAŘSKÉ HODINKY GARMIN QUATIX6
- 36** TIPY

PLAVBA

- 26** KDE SPUSTIT LOŽ NA VODU, KDE PLOUT, KDE ZAKOTVIT
- 46** ZDLOUHAVÁ CESTA KOLEM EVROPY
- 50** VINNÁ ODYSSEA – ŘECKÁ VÍNA II

TECHNIKA

- 56** TRIMOVAČÍ KLAPKY ZIPWAKE
- 58** BATERIE A NABÍJEČKY



Na titulní straně JetSurf Electric, o kterém si můžete přečíst na straně 32.

ACI mariny lákají klienty

Pokud se chystáte v červnu do Chorvatska na loď, určitě se vám hodí informace, že všechny ACI mariny poskytují zdarma denní kotvení pro svoje klienty, kteří mají s ACI celoroční smlouvu. Akce platí v období od 1. do 30. června na maximálně dvě noci. Uživatelé charterových lodí mohou po celou dobu pronájmu využívat denní kotvení zdarma na jednu noc. Denní kotvení je nutné rezervovat předem pouze prostřednictvím mobilní aplikace ACI App nebo online v rezervačním systému ACI Online Booking. Všichni ostatní jachtaři mají v tomto období nárok na 30% slevu opět za předpokladu, že rezervace a platby budou provedeny předem prostřednictvím mobilní aplikace ACI App nebo online rezervace ACI. www.aci-marinas.com



Chorvatsko přivítalo první letošní hosty na lodi

Vypadá to, že letošní sezona není ztracená. Poslední květnový týden proběhl první charter, jak jsme se dozvěděli od Martina Voženíka z firmy YachtNet. Podle informací posádky projeli všude bez potíží. Je důležité předložit doklady pro průjezd Rakouska a potom crew list a kontakt na charterovou firmu při vjezdu do Chorvatska. Při návratu čeká občany ČR zatím pravděpodobně nutnost předložit negativní test na COVID 19, ale předpokládáme, že i tato povinnost v nejbližších dnech skončí. Dobře shrnuté informace najdete na www.yachtnet.cz, k průjezdu Rakouskem potom na www.austria.info.

Řecko ohlásilo začátek charterové sezony na 1. června

„Řekové zahajují chartovou sezónu na celém svém území včetně ostrovů. Na pronajatých jachtách nejsou plánována žádná omezení, pro bezpečí posádek i místních však budou k dispozici bezpečnostní doporučení. Prozatím jsou všechny lety směřovány do Atén, ale nejpozději od 1. 7. se plánuje otevření všech letišť i pro mezinárodní lety. Řecko se vrací k normálnímu životu v předem oznámených krocích se 14denním odstupem, přitom posiluje zdravotnickou infrastrukturu ostrovů pro případný zvýšený výskyt COVID“, sdělil redakci Tomáš Kapička z firmy Altumare, která má základnu v Olympic marině v Lavriu u Atén. www.altumare.cz



Golf Park Slapy partnerem Truc regaty Yacht 2020

Letošní Truc regata Yacht se uskuteční v tradičním termínu poslední srpnovou sobotu, tedy 29. 8. Kromě dlouhodobého partnera, jímž je autosalon Dajbých, letos podpoří závod, který má ambice přivítat 100 lodí, také nedaleký Golf Park Slapy. www.golfslapy.cz



YACHTING FESTIVAL Cannes potvrzuje termín

43. ročník se koná od 8. do 13. září 2020 ve stejném uspořádání jako v loňském roce, tedy plachetnice a katamarany v Porto Canto a motorové jachty ve Vieux. Pořadatelé slibují posílení spojení mezi oběma přístavy a také zlepšení zázemí pro návštěvníky i občerstvení. Aktuálně je potvrzeno 110 plachetnic, z nichž 60 má délku přes 15 metrů, uvádí v tiskové zprávě paní Sylvie Ernoul, manažerka Yachting Festivalu Cannes. www.cannesyachtingfestival.com



BENTE YACHTS 24BEN na jezera

Bente Yachts je loděnice z německého Bremerhavenu a kromě modelu BEN24 má v nabídce ještě lodě dlouhé 28 a 39 stop. Z designu a pevného sprayhoodu je jasné, že tato loď jezdí hlavně na severu. Ani její vnitřní vybavení neplývá pohodlím a luxusem. Zákazníci si můžou vybrat mezi pevným nebo zasouvacím kylem a k dispozici jsou různé barevné oblouky pevného sprayhoodu, aby se loď odlišila. Kromě základního oplachtění a takeláže cruising, které jsou uvedeny v technických údajích, je možné objednat vybavení pro závody, kde jsou plachty o poznání větší. Uvidíme někdy BEN24 na našich vodách?



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	7,55 m
Celková šířka	2,75 m
Hmotnost	1 400 kg
Ponor	1,45/1,8 m
Hlavní plachta	20,8 m ²
Kosatka	12,3 m ²
Genakr	42 m ²
Cena	od 38 668 EUR

CANTIERE DEL PARDO Grand Soleil 52 LC

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	17,05 m
Celková šířka	4,9 m
Ponor	2,55 m
Hmotnost	16 900 kg
Palivová nádrž	600 l
Nádrž na vodu	600 l (800 l)
Plocha plachet	149 m ²
Počet lůžek	6/9
www.grandsoleil.net	

Po úspěšném modelu 46 LC představila loděnice cantiere del Pardo model 52 LC, který je ve všech směrech větší, ale stále vychází z osvědčených a zákazníky ověřených hodnot italského designu. Na vývoji se podílel Marco Lostuzzi a Nauta Design. Jde o loď navrženou pro dlouhé plavby a kromě designu byl velký

důraz věnován komfortu posádky. Vždyť LC u modelu označuje Long Cruise. Znamená to, že loď má velké nádrže na vodu a naftu a také je větší kapacita baterií. Vše je umístěno tak, aby bylo možné snížit těžiště a optimalizovat stabilitu. K této lodi se brzy vrátíme v samostatném materiálu.



GLASTRON 205 GT

Dokonalá klasika



Motorové čluny s otevřenou přídí jsou právem nejprodávanější na řadě světových trhů. Poskytují totiž maximální prostor na palubě i pro velkou rodinu či skupinu přátel, vejdou se na přívěs za osobní auto, je poměrně snadné odtáhnout je k moři či na některé z jezer. Ekonomika provozu je stále ještě rozumná a pokud zrovna pár měsíců nemá majitel čas, může loď čekat pěkně na přívěsu bez velkých skladovacích či udržovacích nároků, až přijde její příležitost.





Hodně prostoru na palubě, kvalitní zpracování a výborné jízdní vlastnosti nejlépe charakterizují tento bowrider.



Na zadní lavici se pohodlně vejdou čtyři osoby.

Nejmenší bowridery začínají na délce 17 stop, ale 20 stop neboli 7 metrů délky a 2,4 metru šířky jsou rozměry, které poskytnou posádce potřebné pohodlí i prostor, a poněkud zvlněná hladina také není pro dvacetistopou loď velký problém.

Glastron 205 GT je aktuálně jedním z nejtypičtějších představitelů této kategorie. Charakterizuje ho moderní tvar, důraz na stylové prvky, jako jsou dobrá zvuková aparatura a vodě odolné reproduktory, nepřímé LED osvětlení interiéru a přístrojová deska spolu s ovládacími prvky a kapličkami přístrojů, jejichž design svým tvarem odkazuje na to nejlepší ze sedmdesátých let minulého století. Technika je ale pochopitelně současná a v tom nejmodernějším pojetí. Majitel si může měnit barevnou náladu na lodi. Interiéru samozřejmě dominuje sezení, jež tvoří zadní lavice s úlož-



Zajímavým prvkem je dvoustupňová koupací plošina s protiskluzovým povrchem.



Z přídě je možné vytvořit vložení dvou dílů pohodlné opalovací lehátko.



Pracoviště kapitána dominují sdružené přístroje i spínače v retro stylu. Dotykový displej nečekejte.

ným prostorem a za čelním sklem dvě samostatná otočná křesla. Ta zároveň disponují sklopnou střední částí tak, aby měl kapitán a spolujezdec dobrou oporu těla při zvýšeném sezení. Uzavíratelným průchodem je pak možné projít na příd, kde je sezení do „V“. Sedáčky opět skrývají úložný prostor. Navíc je možné z přídě vytvořit velké čalouněné opalo-

vací lehátko. Další místo pro opalování je potom na zádi. U každého sedadla je k dispozici robustní nerezové madlo pro případ, že se plavba neodehrává v ideálních podmínkách a je prostě potřeba se dobře držet. Na podlaze kokpitu je odnímatelná umělá rohož. Standardem v této kategorii jsou držáky nápojů všude, kde to je jen trochu možné.

Pod podlahou kokpitu najdeme další úložné prostory, kam se vejdou nejen záchranné prostředky, ale také vodní lyže nebo wakeboard. Rovněž audio a zásuvky na propojení elektroniky s audio soustavou nebo pro dobíjení telefonů jsou ukryty ve schránce před spolujezdcem. Objednat je možné i subwoofer a dálkové ovládání.



Zde je dobře vidět variabilita uspořádání kokpitu. Pod sedačkou je box o objemu 40 litrů, s odtokem vody tak, aby se dal naplnit ledem před odjezdem na celodenní výlet.



Podobně jako u aut v této cenové kategorii i zde je možné měnit barvy nepřímého nasvícení interiéru.



V přídě je tradičně schránka na kotvu a řetěz.



Pod podlahu kokpitu se vejde vybavení pro vodní lyžování nebo wakeboarding.



Dvoustupňová koupací plošina má, jak je vidět, v praxi mnoho využití.

Velkou pozornost věnoval Glastron každému detailu také na trupu. Elegantní, bezpečné i praktické jsou zasouvací vazáky po obvodu trupu, ocelový plech okolo příďového oka nebo demontovatelné čalounění v pravé části zádě pro pohodlný vstup na palubu. Navigační osvětlení zajišťují nenápadná LED světla. Na zadní koupací plošině je na pravoboku pod poklopem uložen koupací žebřík. Pokud mají majitelé jako koníček wakeboarding, mohou si

objednat duralový oblouk, který zaručí správný úhel zavěšení vlečného lana. Kromě toho může oblouk sloužit jako nosič na wakeboardová prkna a dobře to vypadá. Samozřejmě je nutné počítat se zvýšenou hmotností i výškou na přívěsu, a proto je vhodné k oblouku objednat i silnější motor.

Tím se dostáváme k technice. Na přístrojové desce je k dispozici hloubkoměr s teplomě-

rem vody, rychloměrem, otáčkoměrem, palivoměrem a ukazatelem trimu. To vše v retro stylu. Má to ale i praktickou stránku – údaje jsou dobře viditelné. Volant je výškově nasta-



Křesla kapitána a spolujezdce jsou posuvná a otočná a mají výborné boční vedení. Díky výklopné přední části a umožňují i zvýšené sezení a výhled přes přední větrný štít.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Glastron 205 GT

Celková délka	6,2 m
Celková šířka	2,4 m
Objem palivové nádrže	121 l
Ponor se zvednutou vrtulí	0,46 m
Ponor se „Z“ náhonem	0,89 m
Maximální nosnost	680 kg
Hmotnost člunu s motorem	1 365 kg
Max. výkon motoru	300 HP
Celková výška lodě	1,6 m
Podjezdová výška	1,2 m
Počet osob – oblast plavby	C 7
Délka lodě s koupací plošinou	7 m
Cena	od 1 105 000 Kč vč. DPH.

www.marine.cz



Tato poloha plavčíka je obecně velmi oblíbená. Doporučujeme praktikovat jen při opravdu pomalé a bezpečné plavbě a pod bedlivým dohledem kapitána.

vitelný a dovoluje ergonomickou polohu sezení v obou polohách nastavitelného křesla. Vedle páky ovládání motoru je nezbytná výtrhová pojistka. To vše slouží k ovládání motoru, který se ukrývá tradičně v zadní části trupu. Standardně je loď dodávána s motorem MerCruiser 4.5L 200 EC/Alpha o výkonu 200 koní. Za příplatek je ale možné objednat několik dalších variant, a to jak MerCruiser, tak Volvo. Oba modely ve verzi šestiválec i osmiválec o výkonech od 250 do 300 koní.

Všechny popisy lodí jsou ale jen malou ochutnávkou před tím, než si loď sami vyzkoušíte. My jsme měli tu příležitost již v loňském roce ve Francii na moři, ale stejně dobře se hodí i na naše vody. Testovaná loď byla vybavena šestiválcem o výkonu

250 koní a během testu jsme byli na palubě ve dvou, takže akcelerace byla téměř okamžitá. Pokud ale budoucí majitel uvažuje o tom, že bude jezdit s plně obsazenou lodí nebo tahat lyžaře, nebál bych se sáhnout po nejvýkonnější motorizaci.

Křesla kapitána a spolujezdce zajišťují výborné vedení a oporu těla. V závětrí čelního skla a komfortu kokpitu může kapitán snadno zapomenout, jak jede loď rychle.

Glastron 205 GT je loď, kterou zvládne začátečník, ale uspokojí i zkušeného zákazníka, jenž ocení design, kvalitní dílenské zpracování a dobré jízdní vlastnosti.

Text Daniel Guryča
Foto Glastron



Úsměv na tvářích je přesně to, co plavba na Glastronu 205 GT vyvolává.



Největší

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



HONDAMARINE.cz

U Závodíště 251/8, Praha 5 - Velká Chuchle

„HROM“ PRO BENÁTKY

Hybridní limuzína na vodě



Společnost Nuvolari Lenard oznámila dokončení prací na vodním taxi určeném pro Benátky, které má operovat se sníženými lokálními emisemi a tak chránit historické město před znečištěním.





V ulicích Benátek se loď pohybuje zcela neslyšně.

Připočítáme-li k tomu důraz na detail, jímž je toto designérské studio proslulé, a luxusní materiály použité při výrobě, už nyní nás to láká k projíždce. Tedy přirozeně hned, jak to po koronavirové krizi bude možné. Základním komponentem plavidla je hybridní

motor, o němž bohužel nemáme bližší technické informace. Můžeme pracovat jediné s faktem, že se jedná o diesel-elektrické řešení, které pro pohyb na otevřeném moři ve vyšších rychlostech využívá naftový pohon a mezitím jsou nabíjeny integrované baterie. Nahroma-

děná elektrická energie je následně užita k pohybu městskými kanály v nižších rychlostech. První funkční zkonstruovaný kus čtrnáctimístného luxusního vodního taxi dostal jméno Thunder a stojí za ním benátská loděnice Cantieri Vizianello, která vyvinula řešení



Tvar zádě nezapře italský design a dokonalé řemeslné provedení.



Prostor pro cestující je vybaven odsouvací střechou.



Maximální pozornost byla věnována každému detailu.

pro mechanickou a elektronickou harmonizaci hybridního systému. Testovací období tohoto plavidla trvalo zhruba rok a za tu dobu Thunder, tedy v překladu Hrom, získal potřebná oprávnění od příslušných úřadů. Už se tedy nejedná o prototyp, ale o stroj, který lze běžně prodávat na trhu. A pokud pro něj najdete využití, můžete si ho klidně objednat i vy.

Kromě snížení emisí má hybridní městské taxi výhodu i v tom, že při pohybu ulicemi nevydává téměř žádný hluk. Hlukové znečištění má totiž vliv nejen na obyvatele města a turisty, ale i na životnost vzácných historických budov. Právě to byl důvod, proč byly na benátském lodním veletrhu v loňském roce vzneseny úvahy o udržitelnější kanálové dopravě, jejichž výsledkem je člun Thunder. Ten svým designem navzdory modernímu pojetí odkazuje na historii, a to především použitím dokonale zpracovaných dřevěných povrchů. Ano, ke kla-

sickým gondolám má svým vzhledem hodně daleko, ale na druhou stranu si v něm cestující užijí i mnohem více luxusu. Důkazem je i objednávka ze strany nejmenovaného výrobce superjacht, který chce toto 9,2metrové plavidlo z dílny Nuvolari Lenard využít jako „limuzínu“ pro přepravu VIP hostů z pobřeží na jachtu a zpět.

Výrobce už zároveň chystá další experimentální projekt, kdy ve spolupráci s jistou asijskou automobilkou testuje loď využívající vodíkové palivové články. Její uvedení na trh bude sice vzhledem k omezením souvisejícím s ukládáním vodíku ještě nějakou dobu trvat, ovšem i tak se o tomto řešení již nyní živě diskutuje a Nuvolari Lenard k projektu přizvali i další partnery. Návštěvníci Benátek se každopádně mají na co těšit.

Text Pavel Kreuziger

Foto Nuvolari Lenard



Uvnitř najdou cestující absolutní komfort.

ZODIAC

BLACK EDITION NEW 2020



MARINE

+420 491 474 045

obchod@marine.cz

praha@marine.cz

www.marine.cz



DRAGONFLY 40

Do nabídky dánské „vážky“ přibyl nový a zatím i největší trimaran

Dánská značka Dragonfly neboli vážka je dnes již skoro synonymem pro trimarany – vždyť její historie sahá až do roku 1967. Je tedy na trhu více než 50 let. Nyní má za sebou nositel této značky, firma Quorning boats, vývoj nového projektu, který přechází do prodejní fáze.



V portfoliu se tak objevuje trimaran s označením Dragonfly 40, který byl vyvíjen více než dva roky a do kterého Dánové investovali kromě peněz i mnoho hodin práce, než ho vyladili k dokonalosti.

Očekávání od novinky byla velká a podle výrobce se je podařilo naplnit do puntíku. Čtveřici standardních elektrických vinšů může ovládat kapitán sám a výhodou má být i slušná úroveň stability – ostatně všimli jste si někdy etymolo-



Na palubě je dostatek místa, i když je loď koncipována tak, aby její ovládání zvládl kapitán v podstatě sám.



V salonu nechybí plně vybavená kuchyně, lednice ani pohodlné sezení.

gické podobnosti slov „vyvážení“ a „vážka“? Společnost Quorning boats se chlubí tím, že zásluhou této stability, kterou u trimaranů všeobecně zajišťuje dvojice postranních trupů, je ovládání lodi skutečně snadné a kormidlo udržíte klidně jen v jedné ruce.

Takeláž trimaranu Dragonfly 40 je díky použití uhlíkových vláken velice lehká a zároveň odolná, doplňuje ji velká plocha plachet, s níž loď dokáže vyvinout rychlost až 18,5 uzlu (přes 34 km/h). Po vodě se pohybuje tiše a jak již bylo řečeno, je opravdu stabilní, což vytváří pocit, jako byste se plavili na mnohem větší lodi.

Komfortní kajuta nabízí velkorysý prostor a také dobrý výhled díky velkým bočním oknům i mnoha luknám. V podpalubí se pak plavidlo pyšní moderními materiály. Celkově se jedná o největší a nejluxusněji vybavený trimaran z této sympatické loděnice, jehož cena ani dostupnost na trhu zatím oznámena nebyla.

Dragonfly 40 je k dispozici ve dvou provedeních: standardní Touring a verze Ultimate s vyšší takeláží a větším oplachtěním pro lepší výkon. Dragonfly 40 pojme posádku šesti až osmi osob.

Text Pavel Kreuziger

Foto Dragonfly



Uvnitř nehledejte žádné spartánské vybavení, ale plnohodnotný luxusně zařízený interiér.



Vzhledem k tomu, že je lůžko příďové kajuty nad vodoryskou, je jeho plocha úctyhodná.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Dragonfly 40

Celková délka při plavbě	12,4 m	12,4 m
Délka se složenými plováky	14,17 m	14,17 m
Celková šířka při plavbě	8,4 m	8,4 m
Šířka se složenými plováky	4 m	4 m
Ponor bez ploutve	0,7 m	0,7 m
Ponor s ploutví	2,2 m	2,2 m
Suchá hmotnost lodě	5 800 kg	5 800 kg
Maximální povolené zatížení včetně posádky	1 800 kg	1 800 kg
Výkon vestavěného motoru - standard	40 HP/27 kW	40 HP/27 kW
Výkon vestavěného motoru za příplatek	80 HP/58 kW	80 HP/58 kW
Objem nádrže na vodu	220 l	220 l
Objem palivové nádrže	150 l	150 l
Objem odpadní nádrže	75 l	75 l
Délka stěžně (karbon)	17 m	19 m
Plocha hlavní plachty	65 m ²	75 m ²
Plocha samopřehazovací geny	25 m ²	27 m ²
Plocha rolovací geny	33 m ²	38 m ²
Plocha code 0	65 m ²	80 m ²
Genakr	110 m ²	140 m ²
Max. počet osob pro oblast plavby A	6	6
Max. počet osob pro oblast plavby B	8	8
Projekt a design	Jens Quorning a Steen Olsen	
www.dragonfly.dk		



PELAGIC 77

Expediční škuner

Nová jachta s trupem z hliníkové slitiny bude sloužit k plavbám za polárním kruhem. Nenabídne žádný luxus.. Zato bude funkční. Na její palubě nenajdeme ani jeden kus zbytečného vybavení.



Na konstrukci trupu je dobře patrné, jak hustá jsou podélná i příčná žebra.



Trup se vydává na svou první cestu – zatím na přívěsu z tovární haly loděnice MCM.

Plachtetnice Pelagic 77 patří k řadě lodí, jejichž duchovním otcem je známý britský jachtař Skip Novak. Loď bude sloužit jeho společnosti Pelagic Expeditions. Specializuje se na výpravy do polárních oblastí, zejména pod jižním polárním kruhem. Většinu Novakových zákazníků tvoří dokumentární filmové štáby nebo vědci. Nový dvoustěžník Pelagic 77 navrhl pro Novaka portugalský konstruktér Tony Castro, o němž se prý říká, že staví lodě už od časů Noemovy archy. Hliníkový trup loď už je hotový. Teď ji čeká vystrojování. Poprvé vypluje na konci roku 2020. Plavidlo je to vskutku nevšední. Na délku má něco přes dvacet tři a půl metru.

Oplachtěním půjde o škuner. Zadní stěžněň však bude vyšší než přední jen o chlup. Plachty na předním a zadním stěžni navíc půjdou navzájem prohodit. Loď bude mít také tři různě velké kosatky. Stěžně budou z uhlíkových vláken. Místo pevného kýlu





Takto si projekční kancelář Tony Castro představuje ideální den na výpravě za jižní polární kruh.

s balastem dostane vysunovací hliníkovou ploutev. Do trupu půjde zatáhnout i kormidlo. Dvojice šroubů, každý poháněný jedním dieselem, bude mít ochranné rámy. S lodí si tak bude možné troufnout do mělkých zátok nebo do vody s ledovou tříští. V případě potřeby půjde posadit na pláž, aniž by se jí cokoliv stalo.

Žádná lednička

Na zádi bude závěs pro nafukovací člun s pevným dnem. Další člun bude připravený na přední palubě. Během plavby se většina života na Pelagic 77 bude odehrávat v bytelné kormidelnické vyvýšené nástavbě. Kromě vlastního kormidelního kola a ovládání motorů a navigačních přístrojů v ní bude stát i mapový stolek. Do nástavby povedou také všechny důležité otěže a další

lana, takže loď bude většinu času ovladatelná z jejího přístřeší. Zádovou část přístřešku budou od kormidelnického prostoru oddělovat vodotěsné dveře.

Fungovat by měla zároveň jako přechodová komora, ve které se půjde v suchu připravovat na cestu na palubu. Budou v ní stát lavice a skříň s nepromokavým oblečením, harnesy, svítilnami a základními nástroji, jako jsou třeba nože. Podpalubí loď bude rozdělené stejně účelně. Na zádi bude umístěn prostorný salon kombinovaný s kuchyňkou. Nečekejte však nějaké luxusní zbytečnosti, jako je mikrovlnka.

Vařit se bude ze základních surovin. Předchozí loď z řady Pelagic postrádaly ledničku. Ačkoliv o Pelagic 77 se to zatím nikde

nepíše, zdá se být pravděpodobné, že ji rovněž nedostane. Neznamená to však, že se posádka bude muset spokojit jen s potravinami, které se dají uchovávat v pokojové teplotě. Loď má plout v polárních mořích, takže s uskladněním jídla nebude problém. Do obytných prostor se zima nedostane.

Loď na práci

Sucho a teplo jsou během polární plavby zásadní. Ve střední části podpalubí bude šest kajut s palandami, oddělených centrální chodbou, a dvě koupelny. Na Pelagic 77 se vyspí dvanáct lidí. Teplo obstará dieselové topení. Ve všech místnostech v podpalubí budou radiátory. Úplně na přidi bude dílna. Na lodi bude co nejméně složitých přístrojů. Veškeré zařízení musí být dost jednoduché na to, aby se v případě poruchy dalo opravit



Z tohoto pohledu je dobře vidět poměr výšky a šířky trupu i jeho konstrukce.

na moři. Výjimku z předchozího pravidla bude zřejmě tvořit komunikační vybavení. Díky satelitnímu spojení bude loď čtyřadvacet hodin denně online, ať už zrovna popluje kdekoli na světě. Satelitní antény i GPS budou zdvojené. V případě jejich poškození tak loď nepřijde o spojení se světem. Komunikační vybavení nebude na Pelagic 77 kvůli nahrávání nejnovějších „cool“ fotek s ledovcem v pozadí na Instagram.

Filmové a televizní štáby potřebují internet k práci, což je také hlavní účel jachet.

Firma jde dokonce tak daleko, že často svým lodím „jachty“ ani neříká. Mluví o nich jako o „plachetních plavidlech.“ První z nich ale vznikla přece jen asi spíše pro potěšení. Na nápad postavit odolnou loď, schopnou plavby v polárních vodách, přišel Skip Novak v roce 1986.

Bylo to během poslední etapy závodu Whitbread Round the World Race, později nadlouho přejmenovaném na Volvo Ocean Race, dnes už jen Ocean Race. Kromě jachtingu ho zajímalo i horolezectví. Chtěl lézt na skály v odlehlých kou-



Voda je již na dosah.

inzerce



JEANNEAU
OFFICIAL DEALER



SLEVA 10%



Merry Fisher 895



Merry Fisher 795



Cap Camarat 6.5 WA
serie 3

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



Dojem klidu a nádherné přírody je z této vizualizace téměř dokonalý.

tech světa, které dosud nikdo nepokořil. Svůj nápad realizoval společně s přáteli Philem Wadem a Chuckem Gatesem.

Polární charter

Lod' navrhl další Novakův kamarád Patrick Banfield. Dostala jméno Pelagic, které po-

chází z řeckého slova „pelagos“ pro volné moře. Má šestnáct a půl metru a ocelový trup. Přátelé podnikli na plachetnici několik výprav, jaké by většině lidí stačily na celý život. Podívala se do Jižního oceánu, plula kolem pobřeží Ohňové země, do Antarktidy, Jižní Georgie, Brazílie, ale i do Pacifiku. Kot-



Boční pohled na střední a zadní část dává jasnou představu o zázemí, které Pelagic 77 nabídne svým hostům na výpravách do těch nejodlehlejších koutů světa.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Pelagic 77	
Délka	23,52 m
Šířka	6,31 m
Ponor (s ploutví)	4,3 m
Ponor (bez ploutve)	2,15 m
Objem palivových nádrží	8 210 l
Objem nádrží na vodu	3 055 l
Motory	2 x Yanmar 118 kW
Plocha plachet neuvedena	
www.pelagic.co.uk	

vila na Novém Zélandu nebo u břehů Melanésckých ostrovů. Na začátku devadesátých let odkoupil Novak od kamarádů jejich podíly na lodi a založil svou polární charterovou společnost.

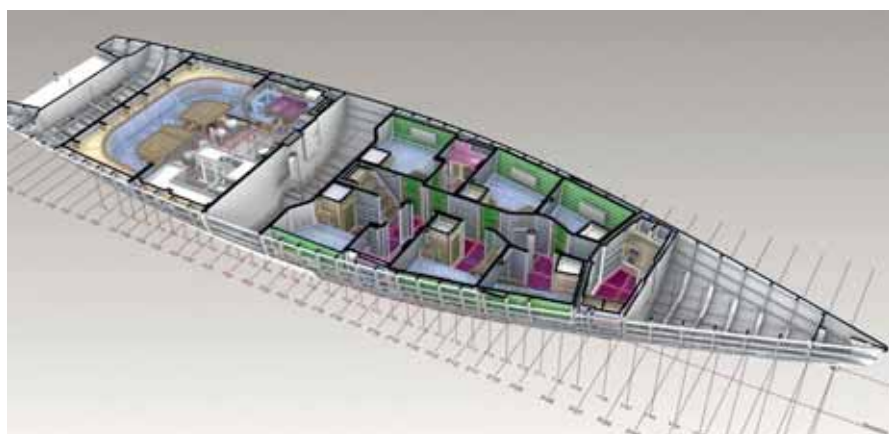
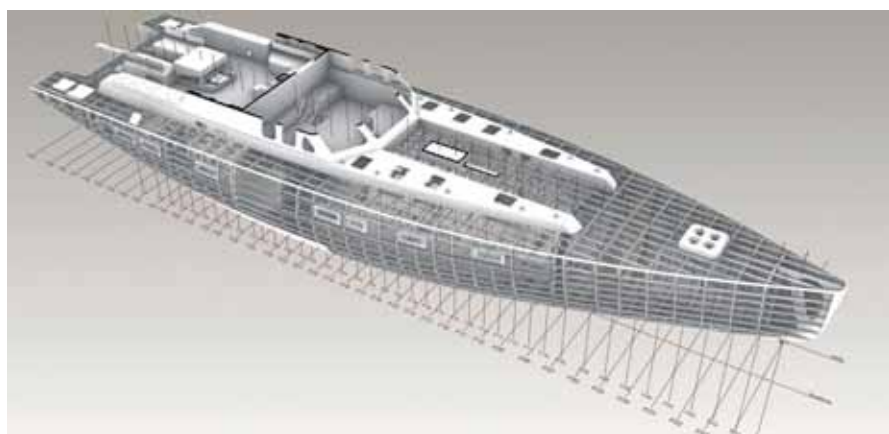
Na první Pelagic se natáčelo patnáct filmů. Štáby pocházely z osmi zemí. Časem ale přestala stačit. Filmaři a další cestovatelé se ptali po větším plavidle. Proto vznikla Pelagic Australis spuštěná na vodu v roce 2003 a dlouhá dvacet dva a půl metru. Vejde se na ni deset pasažérů a dvoučlenná profesionální posádka.

Místo ocelového trupu jako původní Pelagic dostala Pelagic Australis hliníkový. Ocel je sice pevnější, ale hůř se udržuje. Novakova společnost pořád nabízí charter obou lodí. Brzo se k nim připojí i nová Pelagic 77. Kromě ní má firma připravené i další dosud nerealizované koncepty polárních plachetnic o délce devatenáct a pětadvacet metrů a čtyřadvacetimetrové motorové lodě.

Text Radek John

Foto MCM

Vizualizace Tony Castro



Inzerce

BOHEMIA MARINE

Oficiální zastoupení značek
LOWRANCE, SIMRAD a B&G

LOWRANCE

SIMRAD

B&G



VŠE PRO VAŠI BEZSTAROSTNOU PLAVBU

Rybářská a lodní elektronika pro
každou příležitost

Komplexní elektronické systémy
a příslušenství



WWW.BOHEMIA-MARINE.CZ



Kde spustit loď na vodu, kde zakotvit, kam plout

V květnovém vydání jsme pro vás na tomto místě připravili přehled firem, které vám pomohou připravit loď k vyplutí. Zbývá tedy vybrat trasu a vyrazit. Během přípravy tohoto materiálu jsme zjistili, že poměrně velké množství přístavů hlásí plný stav. To ale neznamená, že nemají místo na denní kotvení a že hosté nemohou využít například zázemí restaurace. Možností je stále hodně a možná budete příjemně překvapeni. Ostatně o stejném tématu píše i Zdeněk Novák na straně 28. Před vyplutím doporučujeme načerpat informace z co nejvíce zdrojů. Pokud jste vše potřebné nenašli ve vizitkách firem a organizací na pravé straně, doporučujeme ještě podrobné mapy a aktuální informace, které najdete na stránkách Plavebního úřadu a na stránkách jednotlivých povodí.

Užitečné odkazy:

www.plavebniurad.cz

www.pvl.cz

www.pla.cz

www.pmo.cz

www.stredoceskevodnicesty.cz

Marina u hotelu Atlantida na Slapech na Staré Živošti nabízí okolo 20 míst pro hosty u mola, ubytování v hotelu, restauraci a především je zde funkční čerpací stanice pro rekreační lodě v ČR s možností zbavit se legálně obsahu fekální nádrže.



Také Yacht Club Barrandov poskytuje pěkné zázemí a může být výchozím bodem pro dovolenou s lodí na Orlíku.



WAVY BOATS BOHEMIA MARINE

- PRODEJ LODÍ A LODNÍCH MOTORŮ
- ZÁRUČNÍ A POZÁRUČNÍ SERVIS
- VÝHRADNÍ DOVOZCE LODNÍ ELEKTRONIKY ZNAČEK LOWRANCE, SIMRAD, B&G, ZIPWAKE

NAŠI PROVOZOVNU NALEZNETE V TÝNICI U MILEVSKA, NEDALEKO ORLICKÉ PŘEHRADY. NEVÁHEJTE NÁS KONTAKTOVAT, SLEDUJTE NAŠE INTERNETOVÉ A FB STRÁNKY.

603 482 552, 603 814 506,
737 541 372, INFO@WBOATS.CZ

WWW.WBOATS.CZ

- PRONÁJEM PLACHETNIC
- PRONÁJEM MOTOROVÝCH ČLUNŮ
- UBYTOVÁNÍ
- KRÁTKODOBÉ KOTVENÍ



220 V, pitná voda, donáška PHM, WIFI, WC, sprchy, bazén, jeřábování, drobný servis, mytí lodí, vyprázdnění fekál. tanku.

OBJEDNÁVKY KOTVENÍ:

Aleš Krákora, tel: 606 561 913, marinaorlik@seznam.cz

OBJEDNÁVKY UBYTOVÁNÍ:

Adéla Hejná, tel: 601 129 849, info@orlik-ubytovani.cz, www.orlik-ubytovani.cz

www.marinaorlik.estranky.cz



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST
ČESKÉ REPUBLIKY

Morava

Nabízíme stání v přístavech a přístavištích pro návštěvníky

- **Veřejný přístav Petrov** – elektro/voda/odpadní vody/jeřáb/WC/sprchy/infocentrum
- **Veřejný přístav Veselí n. M.** – s omezením během stavby/elektro/voda/odpadní vody/sjezd/WC/sprchy
- **Přístaviště s připojením elektro v Sudoměřicích, Strážnici** (+voda), **Uherském Ostrohu, Kostelanech** (+voda), **Uherském Hradišti** (+voda), **Spytihněvi** (+voda, výlevka), **Napajedlech** (+voda, výlevka) a Otrokovicích

Na všech lokalitách čerpáte služby pomocí Přístavní karty. Více na <http://pristavnikarta.rvccr.cz>



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST
ČESKÉ REPUBLIKY

Vltava a Labe

Nabízíme stání v přístavech a přístavištích pro návštěvníky

- **Veřejný přístav Hluboká nad Vltavou** – elektro/voda/odpadní vody/sjezd/WC/sprchy/ infocentrum
- **Přístaviště Praha – nábreží E. Beneše** – elektro/voda
- **Přístaviště Purkarec, Dolní Zálezly, Nučnice, Libotenice** – elektro

Na všech lokalitách čerpáte služby pomocí Přístavní karty. Více na <http://pristavnikarta.rvccr.cz>

YACHT CLUB BARRANDOV



VAŠE ZÁZEMÍ A VÝCHOZÍ BOD PRO DOVOLENOU S LODÍ NA ORLÍKU

Bezpečný přístav | Sjezd do vody
Možnost parkování auta i přívěsu
Restaurace | Ubytování

www.yachtclubbarrandov.cz



MARINA • ČERPAČÍ STANICE

Slapy - Stará Živohošť
Tankování, prodej vody, odsávání odpadů

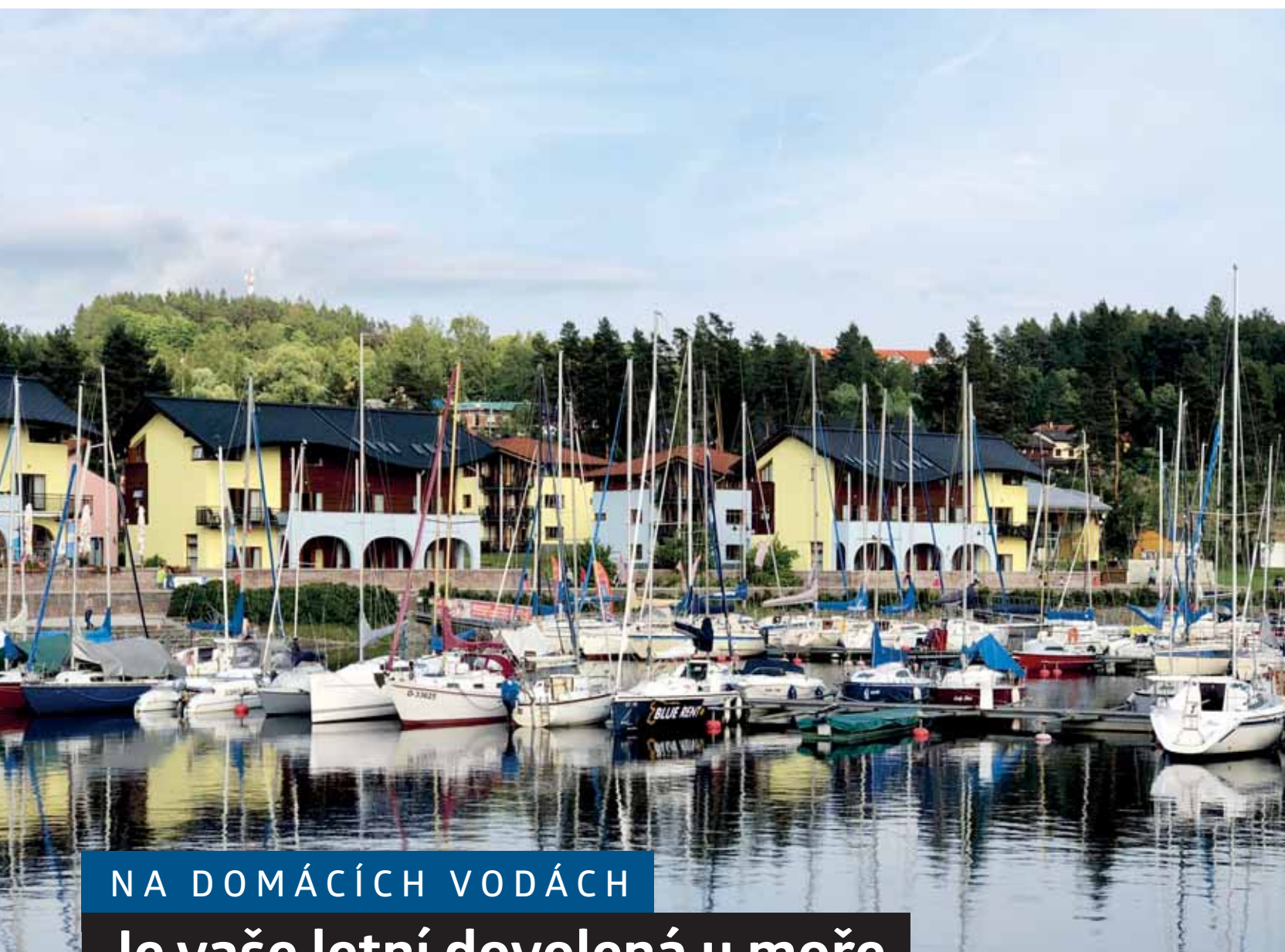
BENZIN N95 • MOTOROVÁ NAFTA
VYSÁVÁNÍ NÁDNÍCH VOD • ODČERPÁVÁNÍ
FEKÁLNÍCH VOD • VÝDEJ PITNÉ VODY DO LODÍ

PROVOZNÍ DOBA ČERPAČÍ STANICE

Sezóna (červenec – srpen) středa – neděle 10:00 – 18:00 hod.
Mimo sezónu (květen, červen, září) sobota – neděle 10:00 – 18:00 hod.

+420 725 609 971

www.hotelatlantida.cz



NA DOMÁCÍCH VODÁCH

Je vaše letní dovolená u moře v ohrožení? Nezoufejte.

V marině Lipno je možné spustit loď na vodu.

Věřte, že i Česká republika má co nabídnout. Pobyt na vodě si i u nás můžete užít opravdu dostatečně, načerpáte dobrou náladu a uvidíte spousty krásných míst.

Vždyť jen ve Středočeském kraji je dnes více než 200 km vodních cest, a to nepočítáme samostatné vodní plochy, na kterých se dá rovněž plout. Většinu z těchto vodních cest tvoří vltavská kaskáda s proslulými rekreačními plochami, jako jsou Slapy nebo Orlík. Ale za návštěvu stojí i jižnější části Vltavy včetně Hluboké nad Vltavou a dalších atraktivních míst na Vltavě

jižně od Prahy. Velkým zážitkem je plavba na hladině „českého moře“ Lipna. Ani proplout Prahou směrem na sever k Labi ale není od věci a i zde má okolí Vltavy rozhodně co nabídnout.

Další důležitou lokalitou je labská vodní cesta. Kromě nejatraktivnějších míst kolem Hřenska, s možností plout až do Hamburku, má hodně co

nabídnout i střední Labe v oblasti Pardubic, Kolína, Poděbrad, Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi. Kokořínsko a Mělnicko jsou přímo malebnými úseky našeho největšího toku.

Nicméně Česká republika není jen o Vltavě a Labi. I na dalších řekách, jako je například Berounka, Morava, Ohře nebo nádrže Hracholusky, Rozkoš, Vranov, Nové Mlýny, Brněnská



Marion 500 Classic je moderní a velmi líbivá, otevřená výletní loď s řídící konzolí.

přehrada a dokonce třeba na Máchově jezeře mohou plout lodě poháněné spalovacím motorem. Na rozvoj rekreační plavby přispívá i stát ve formě dotací obcím pro výstavbu nových přístavů, plovoucích vývazíšť, mol a dalších služeb, podporujících rozvoj rekreační plavby v turisticky atraktivních místech. Vidíte sami, že možností, kam se „doma“ vydat na lodi a s lodí, je mnoho.

Pokud ale ještě loď nemáte, můžete využít některou z půjčoven nebo si pořídit loď vlastní.

A jakou loď vybrat? Jak velikou? Jak vybavenou? Vycházejme ze skutečnosti, že chcete strávit rodinnou dovolenou pobyt na lodi včetně přespání a případného úkrytu proti nepříznivému počasí třeba na Lipně a jeho okolí. Abychom vám ušetřili čas s výběrem ve velmi široké nabídce na trhu, máme pro vás pár tipů na vhodnou loď, se kterou budete moci plout na všech splavných vodních plochách.

Co takhle loď holandského typu, s otevřenou palubou a s možností uzavření pomocí „kabria“

s celozakrytím paluby. **Marion 500 Classic** je moderní a velmi líbivá, výletní otevřená loď s řídící konzolí. Podrobný test si můžete přečíst v loňském květnovém Yachtu. Je určena hlavně pro rekreaci a dobře se hodí k celodenním výletům nebo i vícedennímu pobytu na vodě při pomalé turistické plavbě. V přední části člunu jsou bohatě čalouněné sedačky, jež se dají upravit na opalovací plochu. V zadní části loď se nachází další čalouněná lavice, pod kterou jsou prostorné schránky pro uložení věcí. Díky své šířce člun poskytuje dobrou



Marion 500 Classic se dá snadno převážet na přívěsu, s motorem Honda 10 lze plout prakticky na všech vodách včetně Lipna nebo Máchova jezera. Na palubě je pohodlné sezení se stolem.



Labe, Vltava a Hořínský kanál se spojují v Mělníku.

stranovou stabilitu a dostatek místa pro pohodlný pohyb po palubě lodi. Vzhledem ke svému prostoru, výborným jízdním vlastnostem a příznivé ceně si člun rychle získal oblibu u majitelů v Německu, Belgii a hlavně Holandsku, kde jsou využívány právě pro

plavbu po vodních kanálech. Neoptimálnější variantou pohonu tohoto plavidla z hlediska užitných vlastností i ceny zůstává motor o výkonu 10 koní. Sedačky lze rozložit na celoplošné uspořádání tak, že se na palubě lodi pohodlně vyspí 3-4členná rodina. Plátěné

stříšky bimini a kabrio umožňují celou palubu uzavřít právě pro tuto příležitost. Ve speciální edici je trup lodi v kombinaci bílé a šedé barvy. Po obvodu trupu je loď chráněna ochranným nárazovým konopným provazem. Loď je vybavena nerezovými vázacími havlinkami, volantem s ovládáním motoru, startovacím akumulátorem s odpojovačem a spolehlivým motorem Honda BF10 o výkonu 10 Hp.



Marion 450 Cabin

Druhou doporučenou variantou je **Marion 450 Cabin**. Svou délkou 4,5 m je téměř ideální volbou pro toho, kdo hledá stabilní motorový člun s kajutou za přijatelnou cenu. Jedná se o klasický tvar trupu, který je přímo předurčen pro klidné, rekreační cestování. Je vhodným řešením zejména pro vyznavače rybaření a vodní turistiky. Díky svému tvaru disponuje přiměřeně velkým vnitřním prostorem. Kajuta je dostatečně velká pro možnost přespání dvou dospělých osob s dítětem. Ve speciální edici je trup rovněž vyveden v kombinaci bílé a šedé barvy, čalounění v interiéru je standardně v imitaci kůže. Na palubě se nachází uzavíratelné schránky a na zádi je nerezový koupací žebřík, nerezové vázací havlinky, volant s ovládáním motoru, startovací akumulátor



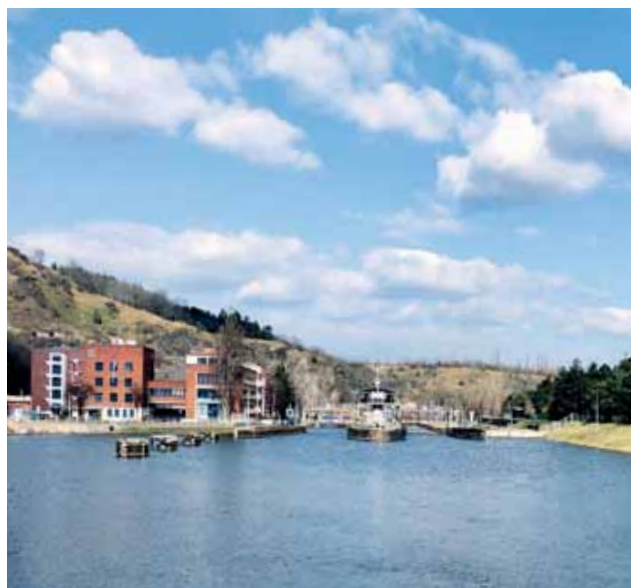
Přestože je člun Marion dlouhý jen necelých 5 metrů, paluba je překvapivě prostorná.

s odpojovačem a opět motor Honda BF10 o výkonu 10 Hp. Pro zvýšení komfortu si zákazník může přiojednat stříšky bimini a kabrio, které podstatně zvýší komfort pobytu na lodi v nepříznivém počasí. Toto plavidlo, zvláště se zmíněným motorem, je ideálním kompletem, který lze využívat na veškerých splavných vodních plochách v ČR.

Každá z těchto lodí vám umožní strávit hezkou a plnohodnotnou letní dovolenou na vodě, ale každá trochu jinak. Společná je kromě desetikoňového motoru Honda také cena v základní výbavě, která startuje na 299 990 Kč včetně DPH. Obě lodě si můžete prohlédnout spolu s mnoha dalšími modely v prodejně lodí, lodních motorů a příslušenství v Praze ve Velké Chuchli.

Text Zdeněk Novák

Foto Zdeněk Novák a Daniel Guryča www.hondamarine.cz



Plavební komorou Praha - Podbaba je možné projet a pokračovat po Vltavě do Labe.

inzerce



Máme pre Vás
nový 120 stranový
produktový katalóg **IMIDJEX 2020**.
V prípade záujmu o tlačенú verziu
prosím napíšte na info@imidjex.sk.

Online verziu
katalógu nájdete tu:



imidjex
spol. s r.o.

CENTRUM VODNÝCH ŠPORTOV

Lieskovská cesta 10/A, Bratislava
tel.: +421-2-5296 08-77, +421-914 224 275
e-mail: info@imidjex.sk • www.imidjex.sk

VÍC NEŽ JEN HRAČKA

Úplně nový životní styl



 **JETSURF**
MOTORIZED SURFBOARD

JetSurf – světová jednička v produkci motorových surfů je synonymem inovace a vývoje už od roku 2010. S deseti lety na trhu přichází český výrobce s další velkou novinkou – prvním plně elektrickým motorovým surfem. JetSurf Electric je založen na proslulých jízdních vlastnostech a DNA značky, které uživateli zajistí ten nejlepší jízdní zážitek. S hmotností 33 kg patří Electric ve svém

segmentu mezi nejlehčí a vyniká také dobou jízdy, která dosahuje až 40 minut.

Pozadu JetSurf nezůstává ani ve zlepšování své řady se spalovacími motory. Revoluční novinkou je model Adventure DFI Plus, který je díky zabudovanému alternátoru nezávislý na nabíjení a díky přídavné externí nádrži urazí vzdálenost až 100 km.



Letošní novinka JetSurf Electric



Zleva modely SPORT, ADVENTURE DFI a 2x RACE DFI.

TECHNICKÉ ÚDAJE

JetSurf Electric

Délka	180 cm
Šířka	60 cm
Výška	15 cm
Hmotnost	32,9 kg
Dojezd	35 minut
Doba nabíjení	2,5 hodiny
Maximální rychlost	přes 50 km/h
www.jetsurf.com	





Jachtařské hodinky, které zobrazí námořní mapu

Přemýšleli jste, jaké vlastnosti by se vám u jachtařských hodinek v ideálním případě líbily? Přiznám se, že jsem si ani zčásti nedokázal představit, co vše je dnes možné. Nové jachtařské hodinky Garmin Quatix6 jsou ukázkou současných technologických možností. Čekají na vás podrobné námořní mapy, GPS navigace, pokročilé bezpečnostní funkce a řada dalších užitečných funkcí, díky kterým nebudete chtít hodinky sundat z ruky.

Americkou značku Garmin není potřeba jachtařům představovat. Do jejího portfolia patří námořní elektronika, od sonarů, GPS plotterů, autopilotů až po námořní audio nebo tzv. nositelná zařízení, mezi něž se řadí i chytré jachtařské hodinky. První verze hodinek Garmin Quatix

byla představena v roce 2013 a nové Quatix6 jsou jejich čtvrtou generací.

Mapy, navigace a jachtařské funkce

U nové generace Garmin poprvé uvedl možnost zobrazení podrobných námořních map přímo na displeji hodinek. Se zobrazením

map na hodinkách má Garmin zkušenost, ale námořní mapy pro ně uvolnil vůbec poprvé. Hodinky mají oproti námořním plotterům velmi omezenou velikost displeje, ale i přesto je mapa na displeji užitečná. Její přínos je především v tom, že ji máte na palubě nepřetržitě na očích.



Garmin Quatix6

GPS hodinky s unikátní kombinací jachtařských, sportovních a chytrých funkcí. Propojitelné s mobilním telefonem. Vhodné pro jachting, běh, jízdu na kole, plavání, lyžování, golf a řadu dalších sportovních aktivit. Ovládání v českém jazyce.

Cena: 17 990 Kč

Hodinky mají samozřejmě k dispozici navigační funkce a v případě propojení s námořní elektronikou dokáží navzájem důležité informace sdílet a případně některá zařízení na lodi ovládat. Pro příznivce plachetnic jsou k dispozici i taktické funkce nebo závodní stopky s unikátní virtuální startovní linií.

Mezi důležitou část výbavy hodinek patří bezpečnostní funkce, mezi které patří funkce Muž přes palubu, alarm na utržení kotvy nebo možnost propojení a komunikace prostřednictvím satelitních komunikátorů řady InReach, které jsou vybaveny SOS tlačítkem pro přivolání pomoci a spuštění záchranné akce téměř odkudkoliv.

Sportovní funkce a vyhodnocení kondice

Běháte, jezdíte na kole, lyžujete nebo jste snad příznivci golfu? Hodinky Quatix6 nabízí neuvěřitelnou škálu využití mimo hlavní jachtařskou sezonu. Umí změřit, zaznamenat a podrobně vyhodnotit většinu venkovních i halových sportů.

Nově mají Quatix6 k dispozici pokročilý systém pro zjištění tréninkové zátěže. Na základě týdenní a měsíční tréninkové historie vyhodnotí, zda z pohledu objemu a intenzity trénujete optimálně. Svými sportovními funkcemi se tak vy-

rovnají sporttesterům určeným pro vrcholové sportovce s tím rozdílem, že Quatix6 vypadají elegantně a dají se bez obav nosit i mimo sportoviště.

Výdrž, chytré funkce a něco navíc

Slabou stránkou chytrých hodinek bývá jejich výdrž a současně nutnost pravidelného nabíjení. Garmin Quatix6 jsou schopné

na jedno nabití vydržet až 2 týdny v režimu chytrých hodinek, až 48 dní bez připojení k chytrému telefonu, nebo až 36 hodin nepřetržité navigace a plnohodnotného záznamu trasy se zapnutým GPS. V případě, že hodinky propojíte s telefonem, umí upozornit na příchozí volání, SMS zprávy a další upozornění, ale mohou fungovat i bez připojení a jachtařské nebo sportovní funkce jsou na telefonu nezávislé.

Užitečnou funkcí hodinek jsou vestavěné bezkontaktní platby Garmin Pay. Ty umožňují vložit do paměti hodinek informace o platební kartě a nahradit ji při platbách na bezkontaktních terminálech.

Text a foto Garmin
www.garmin.cz



Jistota vašich startů

Kompaktní nabíječka autobaterií Starline 3,6 A je vybavena mikroprocesorem, který řídí nabíjení v sedmi fázích. Stav nabití je indikován na LED stupnici a nabíječka automaticky rozpozná, je-li připojen 6V nebo 12V akumulátor. Je opatřena ochranou proti přepólování a hodí se i pro gelové baterie.

Její ovládání je jednoduché a intuitivní.

Cena 1 253 Kč rozhodně stojí za prodloužení životnosti vašich baterií. Další nabídku příslušenství nejen pro auta najdete na www.autokelly.cz nebo v síti více než 80 prodejen Auto Kelly.



Atraktivní řešení

Powerpads® 3 ZHIK Nejnovější vyvažovací nohavice

Zhik vylepšil design svých vyvažovacích návleků Powerpads tak, že se díky nastavitelným vložkám na suchý zip dokonale přizpůsobí každému jachtaři. Jsou vyrobeny z odolného neoprenu se zesílením v oblastech vysokého opotřebení, které zabraňují oděru. Je to vlastně tenká přiléhavá čtyřvrstvá nohavice, jež se přizpůsobí tvaru stehna. Součástí dodávky jsou vložky, ty chrání zadní část stehna a umožňují, vytvořit si vlastní, na míru optimalizovanou polohu při vyvažování pro různé typy lodí a design bočních palub. Je možné nosit pod neoprenovým oblekem nebo na něm či přes legíny uvnitř suchého obleku, dovolují širší rozsah pohybu těla a neomezují pohyb přes pas a boky. www.zhik.com



VHF – kompletní průvodce pro jachtaře

Tato kniha je kompletní učebnicí komunikace na moři a neměla by chybět v knihovně žádného kapitána. Její autorkou je Kateřina Staňková (Křelinová), instruktorka RYA, která přednáší a zkouší RYA VHF. V této příručce najdete vše, co kdy budete u lodního rádia potřebovat – technický popis, ovládání, komunikační procedury od tísňových po běžné včetně příkladů konkrétních volání. Je zde i seznam komunikačních frází a VHF kanálů či kompletní popis DSC tlačítka Distress call, systému GMDSS včetně EPIRB, NAVTEX a AIS. Příručka slouží zároveň pro přípravu na kurzy RYA. Má 64 stran a koupíte ji za 249 Kč na www.ifp-publishing.cz.

Nový Golf 8



Nová generace nejúspěšnějšího evropského automobilu sází na digitalizaci, konektivitu a intuitivní ovládání. Okamžitě po usednutí za volant s tím beze zbytku souhlasím. Málokdy se stalo, že by mi auto natolik padlo a vše bylo po ruce tak, jak to bylo s Golfem u nejnovější, již 8. generace.

Auto je dodáváno ve čtyřech výbavových liniích s rozsáhlými možnostmi individualizace. Golf 1.5 TSI 130 k s výbavou Life je k dispozici již od 548 900 Kč, vstupní verze Golf stojí 479 900 Kč, my jsme vyzkoušeli variantu Style 2,0 TDI 7DSG, tedy s dvoulitrovým turbodieselem ve spojení se sedmišupňovou automatickou převodovkou. U tohoto modelu je cena poněkud vyšší a startuje na 761 900 Kč. Znamená to ale mít v autě nejmodernější technologie – již základní model je dodáván s digitálním panelem přístrojů – a techniku, která je prověřená, bezpečná a také úsporná. Například spotřeba paliva byla oproti předchozímu modelu snížena až o 17 %. U verze Style jsou v sériové výbavě 17" kola a třeba také LED světlomety nejnovější generace. Testo-

vané auto mělo dokonce systém IQ.LIGHT LED Matrix, tedy to nejlepší svícení, které VW dodává.

Kokpit řidiče doslova obklopuje. Ten pocit dodává levá i pravá část přístrojové desky nakloněná směrem k řidiči. Kompaktní pětidveřová karoserie poskytuje skvělý prostor na předních sedadlech a zavazadlový prostor o objemu 380 litrů. Ten je možné sklopením opěradel zadních sedadel zvětšit až na 1 237 litrů. Podvozek je tuhý, ale stále pohodlný a jízda je více než komfortní. Díky nízké spotřebě je dojezd téměř 1 000 kilometrů, což ocení každý, koho nebaví benzinové pumpy. Testované auto bylo vybaveno tažným zařízením a překvapením pro mne je, že utáhne brzděný přívěs do hmotnosti až 1 800 kg. Maximální rychlost je 223 kilometrů v hodině, disponuje 360 Nm točivého momentu a kombinovaná spotřeba udávaná výrobcem je 4,5 litrů naftu na 100 kilometrů. Dlužno podotknout, že během našeho testu byl tento parametr poněkud vyšší. Stejně je ale Golf 8 nutné pochválit. www.volkswagen.cz



LIVE THE
SEA·DOO®
LIFE

- VODNÍ SKÚTRY
- AUTORIZOVANÝ SERVIS
- ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ



Nové modely
2020
skladem

MARINE

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

www.marine.cz



OMEGA Seamaster Diver 300M Chronograph

Nedávný facelift modelu Seamaster Diver 300M přinesl této ikonické kolekci robustnější podobu. Svou zásluhu na tom má několik nejmodernějších materiálů a technologií OMEGA. V letošním roce budou představeny modely s chronografem, včetně tohoto z oceli, zlata a keramiky. Aktuální Seamaster Diver má ocelové pouzdro o průměru 44 mm. Luneta je vyrobena z 18kt. zlata Sedna™ a její černá keramická vložka nese potápěčskou stupnici z Ceragoldu™. Kuželový heliový ventil a korunka jsou také z 18kt. zlata Sedna™, zatímco integrovaný černý náramek je z černého kaučuku. Černý keramický číselník má laserem vyryté ikonické vlnky. Okénko data je umístěno na 6. hodině a plastické indexy mají výplň Super-Lumi-Nova. Všechny ručky jsou rovněž z 18kt. zlata Sedna™. Výjimkou je centrální ručka chronografu, která je zlatem potažena.

Hlavní novinkou této kolekce chronografů je použití keramických tlačítek. Černá barva doplňuje číselník a vylepšuje

elegantní design časomíry. Na zadní straně hodinek lze skrz průhledné safírové sklo spatřit kalibr OMEGA 9900 Master Chronometer. www.dusak.cz



Tohatsu inovuje také v řadě 4–6 HP

V minulém Yachtu jsme psali o novinkách u nejmenších Tohatsu 2,5 a 3,5 koní, nyní se dostáváme o kategorii výš. Také u čtyřtákních lodních motorů o výkonu 4 – 6 koní se počítá s tím, že je majitelé budou přenášet, převážet nebo ukládat. Proto výrobce upravil systém olejové vany tak, aby bylo jedno, na kterou stranu je položíte. Nebezpečí vytlití oleje při špatné manipulaci a následné zničení motoru je

tak eliminováno. Přibyl madlo na zadní straně motoru a změnil se i tvar krytu a grafika podle poučky, že méně je někdy více. Celá řada vychází z jednoho motoru, který má objem 123 cm³. Dodává se v délkách nohy S, L a dokonce XL, některé modely mají alternátor standardně, u všech jej však lze objednat jako příslušenství. Vzhledem k malé spotřebě paliva vystačí většina majitelů s integrovanou nádrží o objemu 1,5 litru, některé modely mohou být vybaveny externí 12litrovou. Hmotnost se liší podle modelu a vždy je to blízko 29 kg. Cena u nejlevnějšího motoru začíná na hodnotě 29 300 Kč. Všechny šest modelů této řady si můžete prohlédnout na www.marine.cz.





Užijte si průplavy

Plavba v průplavech a na vnitrozemských vodních cestách neustále nabývá na oblibě a k pronájmu kanálového člunu v západní Evropě nepotřebujete žádný průkaz způsobilosti. Nicméně i takové plavby mají svá úskalí a vždycky se vyplatí o nich vědět a připravit se na ně v předstihu.

Značná část Evropy je protkána sítí vodních cest, které v některých případech ztratily na komerčním významu, ale zato se staly rájem vodní turistiky. Lidé, podnikající v rekreačním průmyslu, jsou si toho vědomi, a hlavně ve Francii, Německu, Nizozemsku a také ve Velké Británii existuje množství půjčoven, kde si můžete pronajmout kanálový člun, který je vlastně hausbótem s veškerým komfortem, včetně televize a připojení k internetu. A též u nás doma se blýská na lepší časy, již několik let si můžete vychutnat Baťův kanál na jižní Moravě, ať už na půjče-

ném nebo vlastním motorovém člunu, a konečně též ožívá vltavská vodní cesta.

K pronájmu lodě pro plavbu po průplavech západní Evropy sice není zapotřebí předložit osobní průkaz způsobilosti, ani na Baťově kanálu pro řízení motorových plavidel s výkonem pod 20 kW, což však neznamená, že vnitrozemská plavba po vodních cestách je prosta rizika. Spíše naopak, v průplavu a především při proplování zdymdadly může nastat situace, která zaskočí i zkušeného mořského vlka. Proto následující text přináší na dvě desítky rad nejen pro

vodní turisty, ale také pro námořní jachtaře, kteří si chtějí zpestřit plavbu zdoláním kanálu.

Vyvazování a kotvení

V naprosté většině případů provoz kanálu zakazuje noční plavbu, takže v podvečer si musíte vyhledat vhodné místo buď k zakotvení, nebo vyvázání, kde noc přechkáte. Dnes jsou vodní cesty vybaveny četnými úvazišti a vyvazovacími pontony právě pro tuto příležitost a nechybí ani plnohodnotné mariny. Existují však vodní cesty, jako třeba Intracoastal Water Way v USA, kde je o vhodná přístaviště nouze





Plavba průplavem přináší oddech a uklidnění, ale také zpestření monotonie pobytu na moři.

a ta stávající jsou obvykle přeplněna. Pak vám nezbyvá než zakotvit na volné vodě v místě nějakého rozšíření, ale musíte dodržet železné pravidlo, že kotvíte mimo plavební dráhu, pokud je vyznačena.

Na vnitrozemských vodních cestách se někdy používají neobvyklé pomůcky. Například na norfolkských řekách ve východní Anglii naleznete ve výbavě speciální bahenní kotvu, což je olověné závaží o hmotnosti asi 25 kg tvaru komolého kuželu s ouškem nahoře, kterým je přivázáno ke kotevnímu lanu. Při kotvení se jednoduše spustí do vody a při vytahování si nachystejte mop, protože závaží bude obaleno bahnem. Na úvazištích norfolkských řek ve východní Anglii se také používají kotevní háky, což jsou železa ve tvaru velké kramle s okem na jednom konci. Jelikož za stěnou z travers má přistaviště měkké hliněné břehy porostlé drnem, postupuje se při vyvazování lodě tak, že háky pět metrů před a za lodí zašlápnete do země

a pak k jejich okům přivážete příďové a zádové vyvazovací lano. Nejsou zde totiž žádná pacholata, ani vazáky. Nicméně toto jsou všechno obdoby manévru, které se používají i na moři, ale zcela novou záležitostí při plavbě průplavy a kanály jsou zdymadla, nebo také plavební komory. Slouží k vyrovnávání hladin a málokterá vodní cesta se bez nich obejde. Po zaplutí do zdymadla (je upraveno předpisy pro tu kterou vodní cestu) je nutné malá rekreační plavidla vyvázat, aby je proudy, které ve zdymadle při vypouštění a napouštění vody vznikají, nestrhly proti stěnám zdymadla nebo proti jiné lodi. Ačkoli jachtařské učebnice doporučují užívat k vyvázání ve zdymadlech lana o délce 20 až 30 m, v praxi vám budou stačit běžná, kratší vyvazovací lana. Dlouhá lana se obtížně svinují a představa, že byste to museli dělat 10 x za den (i zdolání 10 zdymadel je někdy na denním programu), není nikterak přitažlivá. Většina zdymadel má do stěn vsazené žebříky a často i výklenky s vazáky, umístěné v „patrech“ nad sebou. Můžete se tedy při zvedání či klesání hladiny ve zdymadle převazovat z jednoho příčle žebříku na druhý, nebo z jednoho „patra“ výklenků na druhé, takže vám postačí běžné vyvazovací lano o délce 8–10 m. Je to snadnější než se pokoušet upevnit lano na pacholata, která mají zdymadla na koruně bočních stěn. Rozdíl hladin bývá někdy značný, třeba 6–8 m, a nahodit lano s dračí smyčkou takto vysoko a trefit pachole by vyžadovalo praxi kovboje. Je pravda,



U plavebních komor jsou téměř vždy vývaziště pro čekání, než se komora uvolní.



Při míjení lodí v úzkém kanále je potřeba zvláštní obezřetnosti a pozornosti. Zejména pokud je loď výrazně větší.

že v takovém případě vám obvykle pomůže obsluha zdymadla, ale převazovat se sám na příčle žebříku je pohodlnější a snazší.

Vyhýbejte se používání polypropylenových lan, která jsou sice plovoucí, ale rychle stárnou a třepí se do štětín, jež se vám mohou zapíchnout do kůže. Také upřednostňujte hladká lana bez zapleteného oka na konci, i když oko může být pevnější než například dračí smyčka. Lano u oka se totiž rychle opotřebuje, protože se otírá o hranu stěny či hráze pořád v jednom místě, kdežto u hladkého lana můžete vázat dračí smyčku vždy o kousek dál nebo na druhém konci lana.

Práce s lany ve zdymadle

Nikdy ve zdymadle neuvazujte loď na pevný žádným uzlem či smyčkou. Při poklesu hladiny by se mohlo stát, že by lano nestačilo, uzel se zatáhne a loď by na laně zůstala viset. V takovém případě pomůže jen ostrý nůž. Tah může být tak velký, že vytrhne vazáky z paluby a ty pak létají vzduchem jako střepiny granátu a ohrožují na životě všechny lidi v blízkosti zdymadla. Při stoupání je sice riziko menší, ale nejlepší je mít lano protažené kolem příčky žebříku nebo za vazákem ve výklenku stěny, držet jeho volný konec v rukou a popouštět či dotahovat podle potřeby.

Samozřejmě platí zásada, že loď je ve zdymadle upoutána k jeho stěně dvěma lany, na přídi a na zádi, a že máte v pohotovosti lodní hák. Pokud je na palubě dostatek posádky, je prozíravé je rozmístit podél bortu, aby loď odtlačovali a hlídali, zda některý fender nevyběhl (při klesání) nebo se naopak nezaklesl a hrozí jeho utržení (při stoupání).

V některých zdymadlech jsou hlavně při napouštění proudu opravdu silné a budete mít co dělat, abyste loď udrželi na místě.

Vazáky a pacholata

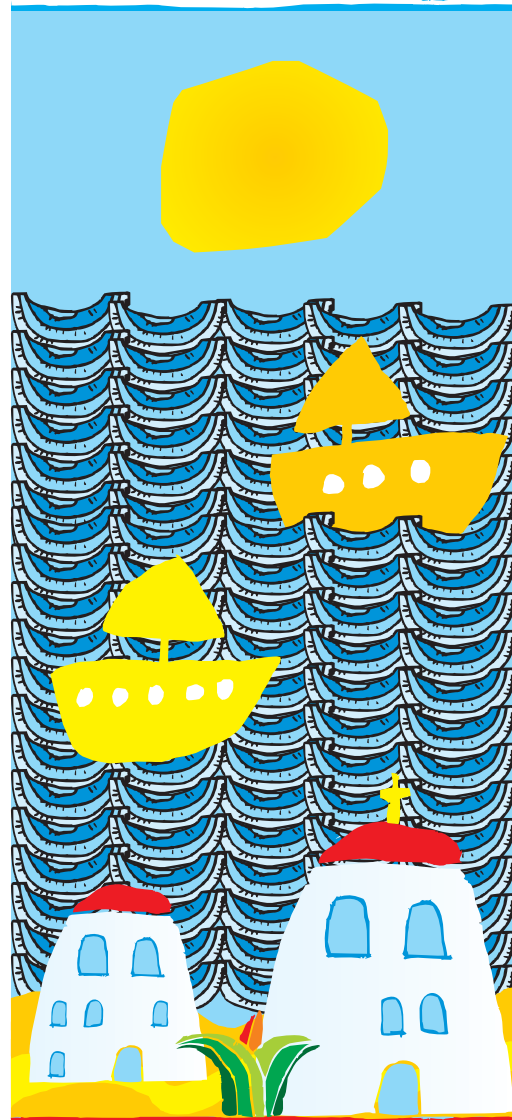
Nejen ve zdymadlech, ale i při vyvázání k přístavišti či k pontonu používejte dvojité úvazy, tj. obhďte vyvazovací lana kolem vazáků nebo pacholat na přístavišti a vraťte se s jejich konci na loď, kde je upevníte na tytéž palubní vazáky, z nichž vycházejí. Máte tak loď pod dokonalou kontrolou a při úpravě délky úvazů nebo při opuštění stání nemusí nikdo z posádky na břeh.

Mnoho nových lodí, hlavně menších, má v základním vybavení vazáky pouze na přídi a na zádi, kdežto pro ty ve středolodí není místo, jejich osazení si však můžete přiojednat. Neváhejte tak učinit, nebo je ve středolodí doplňte sami.

V častých případech jsou vyvazovací pontony na vodních cestách příliš krátké, takže příď nebo záď vaší lodě bude přečnívat a potom vazáky ve středolodí oceníte. Můžete si také osvojit metodu přiřazení k pon-

UŽIJTE SI ŘECKO

POJEĎTE DO ŘECKA NA PROVĚŘENÉ JACHTY Z NAŠÍ ZÁKLADNY V LAVRION



...A S NÁMI NA MOŘE
www.altumare.cz



Na vnitrozemských vodních cestách můžete potkat nejen silniční most přes vodu, ale také po mostě můžete plout. Tento se jmenuje Pont Canal de Braire a vede přes Loiru.

tonu, molu či nábřeží, při níž velmi krátkým lanem, upevněným na vazáku ve středolodí, loď napřed zajistíte k nejbližšímu pacholeti a teprve poté v klidu založíte příďové a záďové vyvazovací lano. Je to pohodlné a posádka nebude ve stresu zmatkovat. Pokud se někdo na přístavišti nabízí, že vám pomůže, neházejte mu žádné z hlavních vyvazovacích lan, natož s dračí smyčkou na konci, protože tito pomocníci mají tendenci vás přitahovat a mohou vás strhnout z kurzu a zkazit celý přibližovací manévry. Výhodnější je hodit takovému pomocníkovi hladké lano, upevněné na vazáku ve středolodí, který je přibližně na výši těžiště laterálu, takže tah za takové lano vás z kurzu nevychýlí.

A na závěr, vazák ve středolodí je též velmi užitečný ve zdymadle. Jestliže se po vplutí do zdymadla přivážete za tento vazák k žebříku ve stěně, máte loď bezpečně fixovanou a může jen velmi málo vybočit příď nebo záď. Získáte čas, abyste si v klidu rozmysleli, kde se chytíte příďovým a záďovým vyvazovacím lanem a odkud kam je budete překládat, až se hladina ve zdymadle dá do pohybu.

Vlastní vyvazovací tyče

Některí britští jachtaři, plavící se často průplavy, vozí na palubě vlastní vyvazovací tyče.

V případě, že potřebují zastavit a břeh je mělký a příliš měkký, zatlučou na vhodné hloubce do dna tyče a pak k nim loď vyváží. Podle jejich zkušeností je zapotřebí nejméně čtyř tyčí, raději však víc, a musíte mít v náradí též těžké kladivo a palici. Tyto tyče jsou k dostání v jachtařských obchodech, ale můžete si je snadno a levněji udělat sami, například z prutů betonářské oceli. Pokud je v okolí vyvážána na kůly nějaká větší loď či nákladní člun a nelze vyloučit, že by začaly v proudu driftovat, je lepší se odsunout trochu bokem, mimo úplav cizího plavidla, a zdvojit počet tyčí a vyvazovacích lan. Autor tohoto článku přiznává, že s tímto druhem vyvážání nemá žádné zkušenosti a příliš by mu nedůvěřoval, nemluvě o metráku železa na palubě navíc.

Kůly a dalby

Průplavy a kanály, které se používaly a používají ke komerční plavbě, bývají často vybaveny úvazišti pro nákladní čluny a říční bárky, která tvoří řady dřevěných kůlů nebo traverz zaražených do dna, někdy pospojovaných vodorovnými konstrukčními prvky. Jinde jsou místo jednotlivých



Při plavbě vnitrozemskými vodními cestami musíte počítat i s mosty. Mohou být otočné, zvedací nebo zdvižené. Cestu vám uvolní na žádost rádiem nebo automaticky, jakmile se objevíte, anebo mají stanovené otevírací doby, aktualizované na velké svítící tabuli a s odpočtem jako v tomto případě v Dánsku.

vých kůlů osazeny tři či čtyři kůly sestavené do jehlanu, zesíleného příčnými břevny. Těmto konstrukcím se říká dalby (převzato z němčiny) a vyvázání se k nim či k řadě kůlů je ošidná záležitost. I když vložíte mezi kůl a bok vaší loď fendr naležato, po určité době vám vyklouzne a loď bude tvrdě narážet do kůlu, což vás třeba uprostřed noci vyžene z kóje.

Jistým řešením je navázat fendry k sobě jako věnec buřtů a ten zavěsit na bok, jistější však je vozit s sebou do takového revíru asi čtyřmetrovou fošnu s otvory na koncích, aby se dala pomocí dvou lan zavěsit na bok. Loď pak vyvázete tak, aby fošna ležela přes dva kůly, a fendry nastrkáte z druhé strany mezi fošnu a bok lodě. Jsou i jiné způsoby, jak je uvedeno na následujících řádcích.

Fendry

Běžné nafukovací fendry nebývají konstruovány, aby snesly tlak několika tun, jemuž mohou být vystaveny ve zdymadle, a zvuk, který vydávají, když praskají, a který znamená, že vás opouští několik tisíc korun, přiměl mnohé jachtaře hledat náhradu. Přístavní remorkéry a obslužná plavidla často používají pneumatiky, ale vy se jim vyhněte, protože správci zdymadel (také se jim hezky česky říká „komorníci“) je neradi vidí, neboť utržená pneumatika může zablokovat vrata zdymadla. Kdysi se na říčních bářkách používaly dlouhé kusy dřeva, zabalené do starých pytlů nebo koberců, dnes se dává

přednost asi metr dlouhým voštinovým deskám z černého recyklovaného plastu, ty se dají zavěsit na bok lodě vodorovně i svisle. Jelikož nejsou kulaté jako nafukovací fendry, nemají tendenci „vystřelovat“ a protože jsou vyrobeny z kluzkého materiálu, snadněji kloužou po stěnách zdymadel, pontonu a přístavišt a nešpiní boky lodě. Ale pozor, neplavou!



Posádka této lodi ne zvolila nejšťastnější způsob vyvázání. Když byla loď nahoře, vybrali to nejjednodušší – obhodovali pacholata na koruně stěny, aniž by si promysleli, že po poklesu hladiny budou pacholata velmi vysoko. Naštěstí mají dostatečně dlouhá vyvazovací lana, ale kdyby se některé nahoře zaseklo, mohly by nastat potíže. Pokud by se na začátku posádka zadní lodě sehnula a provlékla příďové lano za příčel žebříku, mohla je s poklesem hladiny přenášet na nižší příčle a měla by loď pod lepší kontrolou.

Dalším způsobem je zavěsit kolem lodě staré silné lano, které se dá najít na přístavní skládce. Mohou v něm však být kamínky a písek, jež vám loď poškrábají. Lze také použít silnou pryžovou hadici s provlečeným lanem a pro jistotu zabalenou do nějakého měkkého materiálu.

Záďová kotva

Na vnitrozemské plavbě je záďová kotva velmi užitečná. Při najetí na mělčinu se dá okamžitě vyvést člunem za záď a navíjením jejího lana na kosatkovou vinšnu se z mělčiny stáhnout. Nezastupitelná je pak záďová kotva v případech, kdy nezbývá než zakotvit, přestože je průplav úzký nebo je vně plavební dráhy pouze úzký pruh splavné vody pro malá plavidla. Kotvení na dvou kotvách rovnoběžně s osou průplavu pak zabrání, aby vítr loď stočil buď do plavební dráhy, nebo na mělčinu.

Baterie

Baterie patří k největším starostem každého skippera, obzvláště není-li loď už nějakou dobu napojena na elektrickou síť. Řešení je jasné, mějte na lodi více baterií a jednu, či spíše akumulátor, používejte výhradně ke startování motoru. Naštěstí tento systém je u výrobců rekreačních plavidel již samozřejmostí a při plavbě po vnitrozemské vodní cestě se nejčastěji motoruje, takže baterie se po celý den dobíjejí, jako když jedete autem. Ale pozor, jestli jste zanedbali údržbu a máte v lodi staré akumulá-



Přístaviště Crinanského kanálu mají sociální zázemí s možností dobrat sladkou vodu. Vzhledem ke krátkému postoji je loď připoutána pouze lanem nakrátko z vazáku ve středolodí.





Na méně frekventovaných trasách bývají plavební komory samoobslužné a někdy také na ruční pohon.

tory, které rychle ztrácejí kapacitu, protože jejich desky jsou dole zkratované usazeninami, mohli byste zažít nemilé překvapení. Pokud se obáváte vysoké spotřeby elektrické energie (televize, počítač, osvětlení a chladnička, ale hlavně elektrická konvice nebo mikrovlnná trouba, což však vyžaduje konvertor), zakupte další, menší alternátor a nechte si jej osadit na motor jako přídatný zdroj. Nebo si pořídte solární panely. Samozřejmě u charterové lodě jste odkázáni na to, čím ji vybavila půjčovna.

Palivové a vodní nádrže

V obou případech nespolehejte na jedinou nádrž. Sice na vnitrozemských vodních cestách najdete dostatek příležitostí k doplnění jak nafty či benzínu, tak sladké vody, ale tyto zdroje budou velmi různorodé s kolísající kvalitou a též se může stát, že obsluha udělá chybu a místo nafty vám pustí do nádrže benzin. Nehraje roli, jak velké máte nádrže, mějte vždy v rezervě pár 20-, 25litrových kanystrů a vždy jeden udržujte plný. Nikdy dopředu nevíte, zda z některé nádrže nezačne její obsah unikat, nedojde k její kontaminaci či k jiné mrzutosti.

Radiotelefon

Vestavěný VHF radiotelefon je předepsaný pro rekreační plavidla s oprávněním plavby na moři,

ale pro plachetnice a motorové čluny, určené pouze k vnitrozemské plavbě, je vhodnější přenosný radiotelefon a dvě kapesní stanice vám dobře poslouží, když někdo z posádky vyrazí na výlet do vnitrozemí. Další výhodou je, že ruční stanice nepotřebují žádnou vnější anténu – takže je o věc méně, která by se mohla zachytit o klenby, mosty a větve stromů, přesahujících nad vodu. Ale rozmyslete si, jaký typ radiostanice si vyberete, neboť kdokoli ji bude používat, bude potřebovat průkaz radiotelegrafisty.

Taška na kolečkách

Člověk by řekl, že je to hloupost – až do té doby, kdy se mu stane, že ponese těžké tašky s nákupem několik kilometrů z obchodu ve městě až k přístavišti na řece někde v polích. A ještě více oceníte tašku na kolečkách, když v ní povežete kanystr s naftou nebo třeba propanbutanovou láhev. Neprohloupíte, když si kromě této tašky pro penzisty ještě pořídíte malý skládací rudl, který používají zkušení letečtí pasažéři. Pro dopravu kanystrů s pohonnými hmotami na vzdálenost do dvou, tří kilometrů je nenahraditelný.

Lodní člun a přívěsný motor

Na rozdíl od pobřežní plavby při té vnitrozemské po průplavech a řekách se bez po-

mocného člunu obejdete. A navíc na přístavištích a dokonce i ve vnitrozemských marinách hrozí, že vám člun a přívěsný motor někdo ukradne. K takovým krádežím dochází častěji, než byste mysleli, a mnozí jachtaři to řeší tak, že po přeplutí moře, například Lamanšského průlivu do Francie, kde chtějí pokračovat po kanálech, člun vyfouknou, uloží do příslušné tašky a motor sejmou z držáku a uskladní v bakiště.

Protisluneční a krycí plachty

Pokud se někdo chce plavit v létě ve Francii po provensálských kanálech, je pro něho protisluneční plachta nutností. A to taková, která poskytuje trvalý stín po celý den a za plavby. S plachtěním sice takové bimini nejde moc dohromady, ale na kanálech se většinou motoruje. K plavbě je třeba využívat ranní a podvečerní chládek, plout v plném slunečním žáru může být únavné a navíc riskujete vážné spálení. Ale i v podvečer vám špatně napnuté bimini, které propouští šikmé sluneční paprsky, může zcela zkazit požitky z ginu s tonikem. Naopak v deštivé Anglii oceníte plátěný přístřešek, který lze na laťových podpěrách napnout nad kokpitem, a rozšířit si obytný prostor o další „pokoj“. Při manévrování pak mějte na paměti, že i v lehkém vánku funguje protisluneční stříška jako plachta a může vás vyčhlit z plánovaného směru.

Etiketa

Dovolení

Ani v případě nouze nemůžete vpadnout na palubu cizí lodě jen tak bez povolení skippera nebo majitele. Vždy zaklepte na bok a zeptejte se: Permission to come aboard? Nedočkáte-li se odpovědi, odejděte.

Příslušenství

Lodní toalety jsou často námětem konverzace a vždy se zdá, že mají nějaké problémy. Takže nikdy nežádejte o možnost jít na cizí loď na toaletu, pokud to není opravdu nutné.

Obuv

Vždy byste se měli zout, než vkročíte na palubu cizí lodě. I když bude řečeno jinak, chovejte se stejně.



Kotvení pomocí ocelových kolíků, které jsou na palubě místo kotvy. Jen je potřeba ráno nezapomenout, že kolík patří na loď a nestačí jen odvázat loď.

Plyn

Jestli si pronajmete nějaký kanálový člun, nemusíte se starat, plyn vám vydrží po celou dobu pobytu. Pokud se ale chcete toulat vodními cestami napříč Evropou na vlastní lodi celé léto nebo ještě déle, výměně tlakových lahví s propan-butanem se neubráníte. Naštěstí v dnešní Evropě se šroubení lahví, redukčních ventilů a dalšího příslušenství sjednotilo na bázi systému Campingaz. V poslední době se v Evropě přechází na plastové láhve či z kompozitu, které jsou lehčí, nerezaví a mají průhledné okénko, jímž můžete kontrolovat zbývající množství plynu.

Hadice na doplňování vody

Podle zkušených kanálových tuláků byste měli mít na lodi dvě délky po 50 metrech a pár kratších, což podle nich není vůbec moc, ale jachtaře, zvyklé na charter v Chorvatsku, kde stačí jedna 30m hadice, to může vyděsit. Ale prý jen výjimečně se vám stane, že budete muset propojit všechny délky. K tomu budete potřebovat řadu spojek a různých koncovek či redukci, protože kohoutek na příštím přístavišti bude určitě zcela jiný než na přístavišti, které jste právě opustili. Také se doporučuje mít na palubě kousek velmi měkké hadice a sponek (pásky Motex), abyste mohli hadici nasadit na poškozený kohoutek, sponkami zabezpečit

a i v takovém případě si vodu doplnit. V nouzi můžete hadici na poškozeném kohoutku utěsnit ovinutím nějaké tkaniny.

Opravy lodě v zahraničí

Pokud se dostanete do této nezáviděníhodné situace, snažte se upřednostnit řemeslníky a mechaniky, kteří mají doporučení od někoho, koho znáte a komu věříte. Mnoho lidí může být dobrými řemeslníky a mechaniky, ale postrádají znalosti o lodích. Jednomu Britovi se stalo, že potřeboval přestavět lodní kuchyni a asistent správce přístavu mu doporučil jistého chlapíka, na slovo vzatého odborníka. Majitel tak odjel do Británie a když se vrátil, našel kuchyni krásně přestavěnou, ale z dřevotřísky a plastových desek z místního obchodu pro kutily, tedy z materiálů nevhodných na moře. Jinému majiteli zase po několika dnech od krásně provedené opravy sprchového koutu přestalo pracovat odsávací čerpadlo. Ukázalo se, že filtr čerpadla je ucpaný pilinami, a ještě horší bylo, že pilinami byla též ucpana stoková čerpadla, takže by v případě nouze nepracovala. Onen řemeslník prostě po vykonané práci zametl veškeré smetí pod podlahy do stoky, jak byl zvyklý z práce pro zákazníky na souši. Toto upozornění se naštěstí českých jachtařů příliš netýká, ti jsou zvyklí si všechno opravovat sami a ještě při opravách vypomáhat cizím jachtařům.

Plavební doklady

Oprávnění k plavbě se liší od země k zemi, proto byste se měli ještě před cestou ujistit, co v té které zemi budete potřebovat. Minimálně to bude Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla, který vydává Státní plavební správa.

Cestovní pojištění

Úrazy se stávají jak starým, tak mladým, a stejně tak můžete onemocnět. Proto byste měli mít celý pobyt na zahraniční cestě pokrytý cestovním pojištěním. Přestože je základní zdravotní péče kryta dohodou členských zemí Evropské unie, není základní úroveň všude stejná a mohla by být pod českým standardem, na který jste zvyklí.

Uložení věcí

Jak známo, na žádné lodi není nikdy dost místa na uložení věcí, takže prostor, který je k dispozici, využijte moudře. Rozvrhněte si důkladně, kam co uskladníte, a věnujte dostatek času vypracování seznamu, kde je co uloženo. Seznam vám pak během cesty ušetří spoustu času při hledání nějaké věci, o níž víte jen to, že je „někde v lodi“.

Text František Novotný

Foto František Novotný a Daniel Guryča



Zdlouhavá cesta kolem Evropy v době koronaviru

Moje agentura už 20 let převáží lodě zejména z loděnic ve Francii pro několik největších charterových rejdařství buď do východního Středomoří – do Řecka, nebo na Jadran. Další trasu absolvují nové lodě, většinou z La Rochelle nebo jiných francouzských loděnic (Bordeaux, Canet), přes Atlantik do Karibiku a pak některé zase na jaře zpět.

Máme na našem kontě i mimořádné výkony, jako jsou přeprava tří katamaranů Catana 47 z Francie přes Panamu až na Novou Kaledonii – 16 tisíc Nm. Další přeprava katamaranu přes Indický oceán ze Seychel do Thajska. Anebo mimořádný výkon – starší značně ojetý katamaran ze Seychel obávanou trasou kolem Somálska a Rudým mořem přes Suezský průplav až na Maltu. Tato plavba je však na samostatný článek.

Jedním z našich nejzkušenějších kapitánů na těchto plavbách je Vlado Kolárik z Banské Bystrice. Právě on absolvoval plavbu obávanými

somálskými vodami zamořenými piráty. Dále náročný přejezd Rudého moře, kde téměř není možnost zásobit se naftou, vodou nebo vyhledat technickou pomoc. Rovněž měl za sebou zimní plavby Středomořím. A byl to právě Vlado, který pro nás, resp. druhé největší charterové rejdařství na světě, firmu Kiriacoulis, měl se svou posádkou převézt katamaran Lagoon 42 na sklonku letošní zimy z La Rochelle do Atén.

V La Rochelle je to vždy stejné – dodání lodě z loděnice, bez ohledu na značku, se proti plánu pokaždé zpozdí o několik týdnů. Nastrojovací firma pracuje typicky po francouzsku – tzn.

žádné přesčasy, pečlivé dodržování času oběda alespoň dvě hodiny a v pátek ve 14 hod. padla a domů. Jednou jsem v Bormes les Mimosas u Toulonu čekal na předání lodi Alubat Ovni 435 k transatlantickému transferu už týden. Posádka závislá na dovolené byla už zoufalá a jejich sen o překonání Atlantiku se jim rozplýval v dál. V pátek ve 14 hod. mladík, kterému zbývala ještě tak hodina práce, upustil náradí tam, kde se zrovna nacházel (doslova). Nechal ho být a oznámil, že mu končí pracovní doba, že se vrátí v pondělí. Prosbami, hrozbami, ani sliby se nenechal obměkčit. Prohlásil, že odbory mu kazují práci přesčas (ať žije ROH!).

Náš Vlado s posádkou tedy přiletěl do La Rochelle koncem letošního února 2020. S tím, že loď už je týden hotová a čeká jen na posádku k odplutí. Po třech dnech, když konečně loď doopravdy dodělali a posádka z vlastních zdrojů doplnila nezbytnosti k vyplutí, které vždy chybí, rozhodl se Neptun, že je z přístavu nepustí.

Biskajský záliv je zlopověstné moře, před kterým mají námořníci úctu i na velkých lodích v letních měsících. A tady jsme byli na konci února. V čem je problém? Severním Atlantikem neustále postupují v jakoukoliv roční dobu tlakové níže, které před sebou valí táhlé atlantické vlny. Biskajský záliv je relativně mělký, kontinentální šelf s hloubkami málo přes 100 m se táhne ještě 100 Nm od pobřeží. Tato dlouhá vlna se na relativní mělčině zdvihne, a jestli je na širém Atlantiku dvoumetrová, na Biskaji už je z ní metrů šest. A já jsem tam osobně zažil vlny, které dle zcela oficiální zprávy o počasí měly udávanou výšku 12 m a více. Běžná námořní předpověď na déle než 48 hodin poskytuje už méně než 65procentní úspěšnost, a proto se může stát, a jachtařská historie to také zaznamenala, že jachty vypluly s příznivou předpovědí a po cestě je zastihla změna počasí, která v žádné předpovědi nefigurovala. To byl právě ten případ mých vln (12 m a více) za větru 65 uzlů kolem Cabo Villano.



Karanténní molo v Lavrionu

Navíc na francouzském pobřeží mezi La Rochelle a španělskou hranicí není ani jeden přístav, kam by se dalo vjet za špatného počasí (do ústí Garonny – Bordeaux je obtížný vjezd i za velmi klidných podmínek). A od španělských hranic po Cabo Villano – Cabo Finistere jsou pouze čtyři přístavy, do nichž se dá vjet 24 hodin denně a za každého počasí. Přitom se ale silně nedoporučuje odchylovat se na jih od spojnice La

Rochelle – Finistere, protože podél pobřeží Asturie vanou silné lokální západní větry, které vás tam mohou uvěznit i na celé týdny.

Kapitán Vlado ve chvíli, kdy už mohl konečně z technického i administrativního hlediska vyplout, musel čekat až do 13. února, než mu to počasí umožnilo. Je třeba počkat, až se některá z níží vydá jižnějším směrem a po jejím severním okraji poskytne vhodný východní vítr k překonání zálivu. Když Vlado se svou posádkou vyplouval na lodi Lagoon 42, v La Rochelle se nic nedělo. Krásné místní hospůdky byly otevřené, nábřežní promenáda plná veselých lidí. O nějakém koronaviru se nikde jakoby ani nemluvalo.

Po pečlivém výběru počasí proběhla cesta přes Biskajský záliv v klidu, až na malé zpestření, kterým byla nezbytná ledová koupel v zátoce Las Camariñas, kterou si jeden z posádky musel dopřát při odmotávání rybářské sítě zachycené na lodní šroub. Bohužel v těchto vodách běžná událost. Portugalské atlantické pobřeží je potom dále zamořeno rybářskými bójemi, které jsou často zakotveny na neuvěřitelných hloubkách a v neuvěřitelné vzdálenosti od pobřeží. V noci se jim prakticky vyhnout nedá. Osobně jsem zatím do několika narazil, ale nikdy se na šroub nenamotaly. Horší byl velký pytel na obilí kdysi v březnu na širém moři před Sines, který se opravdu na třímetrové mrtvé vlně ve čtrnáctistupňové vodě odmotat nepodařilo a dovlekli jsme ho s sebou až do Gibraltaru.



Čekání na počasí v La Rochelle – to se ještě neví, co nás čeká.





kanystřů nafty, jejíž zásoby se povážlivě tenčily. To vše za blahovolné nevšímavosti místních úřadů.

Za dva dny se předpověď počasí vylepšila a posádka mohla vyplout na další cestu do neznáma. Jediné, co měli jisté, bylo, že nesmějí nikde přistát, až na první základnu firmy Kiriacoulis na Sicílii v Capo d'Orlando. Čekalo je tedy 700 Nm. A každý zkušený jachtař si dovede představit, jaký je to pocit vědět, že ať se počasí bude měnit jakkoliv, i kdyby se všichni čerti ženili nebo foukal vytrvalý vítr stále proti, nemáte kam zajet se schovat. O nějakém tankování, odpočinku, doplnění zásob nebo technickém problému nemluvě. Cesta Středomořím jako na počátku mořeplaveckých dějin.

Vlado přistál v Portu, respektive Portimao, aby tam doplnil naftu a nechal udělat povinný první servis motorů po 50 hodinách provozu. Což je nezbytná podmínka pro platnost záruky. Prohlídka proběhla v klidu a posádka se chystala ještě k nákupu, když za nimi přiběhli, že musí okamžitě odplout, že se očekává každou chvíli uzavření hranic a už by se ven nedostali. Narychlo tedy do-tankovali a vydali se za příznivého větru podél Portugalska, otočili Cabo Sao Vicente a pluli směrem Gibraltar.

V Gibraltaru chtěli dokoupit výhodně naftu, potraviny a samozřejmě i laciný a kvalitní bezcelní rum. Bohužel gibraltarské mariny byly beznadějně plné a ve všech třech je odmítli. Pluli tedy dál za stálé konzultace o situaci se mnou v Praze. Cesta od Gibraltaru ke Cabo Gata probíhala relativně v klidu, v podstatě motorový jachting. To není až tak úplně nepříjemné, když je kde doplnit palivo. Nicméně dále na východ se začala výrazně horšit předpověď a následující dva dny měl foukat vítr přímo proti v síle až 10 °Bf.

Přes šéfa základny Kiriacoulis v Roda di Bara u Valencie jsme zkoumali situaci ve španělských přístavech, konkrétně v Cartageně, kam se tak tak proti větru prodrali. Na Španělsko mezitím dopadla pandemie s totální silou a všechny španělské přístavy byly nekompromisně uzavřeny. Pomocí lokálních kontaktů se ale podařilo vyjednat, že v marině v historické Cartageně se mohli na konci mola uvázat. Ochotní lidé jim přinesli nákup a pár



Korintský průplav – stále nevíme, kam plujeme.



Odběry po příjezdu do Lavrionu

Tentokrát bylo počasí příznivé a loď zvládla trasu Cartagena – Cabo d'Orlando (Sicílie) za šest dnů. Ve večerních hodinách zajeli k pumpě na konci mola. Dotankovali nezbytnou naftu. A vyrazili opět do dalšího neznáma. Mezitím zavedlo přísná opatření i Řecko – uzavřelo všechny mariny a venkovské přístavy řetězy a zakázalo vstup komukoliv pod trestem vězení nebo drakonických pokut. Centrála Kiriacoulis v Aténách intenzivně vyjednávala a neustále měněné informace létaly v trojúhelníku Atény – Praha – paluba lodi na Jónském moři. Původní informace byla, že bude povolen mimořádný příjezd přímo do mariny v Kalamaki, zamýšleném cíli cesty. Ale že posádka bude muset strávit dva týdny na lodi v karanténě. Pak se mluvilo o odklonu do Patrasu. Nakonec těsně před dojezdem do Atén jsme odtud dostali pokyn, že pravděpodobně bude možné přistát v přístavu Lavrion na severovýchod od Atén, ale že to není jisté. Že je třeba zakotvit u mysu Sunion a čekat na další pokyny.

Po romantické poslední noci na kotvě přišel konečně pokyn, že vjezd do mariny Lavrion je zajištěn. Poslední míle bylo už probíjení se na motor proti větru. Ale nakonec se k večeru kapitán Vlado Kolárik s lodí Lagoon 42 vyvázal v cílovém přístavu. Tím ale ještě zdaleka jejich anabáze nekončila.

Ačkoliv bylo vše dojednáno a úředníci se k nim chovali velmi slušně, přesto jim nejdříve sdělili, že mají být obviněni z trestného činu porušení zákazu vstupu do země a že jim hrozí vysoká pokuta v řádu tisíců euro nebo dokonce i vězení. Byla jim odebrána krev



Portimao – poslední volný přístav

na test COVID-19 a nesměli opouštět loď. Nicméně řecký prokurátor žádné obvinění nevzněl. Testy byly negativní. Takže jim bylo povoleno vyjít z lodě.

Nastal ale problém, jak domů? Všechny repatriční lety už proběhly a slovenské velvyslanectví nejdříve říkalo, že pro pár zbylých jednotlivců už zvláštní letadlo posílat nebude. Nakonec se jich ale nasbíralo v Řecku třináct. A Slovenská republika pro ně poslala autobus.

Po 48 hodin trvající cestě přes Bulharsko a Rumunsko se konečně dostali do vlasti, ale ještě ne domů. V Bratislavě je obstopili záchranáři ve skafandrech, nahnali je do autobusu a odvezli do penzionu v Nízkých Tatrách, do přísné státní karantény. Tam museli strávit zcela nekompromisně další dva týdny. Ubyto-

váni všichni tři v jediném pokoji, který nesměli opustit. Třikrát za den jim tam jako ve vězení podstrčili misku jídla a nemohli si objednat ani pivo. Celou tu dobu je hlídala policie. Až nakonec jednoho dne, jako vše nepřijemné, i toto skončilo a naše posádka se mohla po anabázi trvající celkem dva měsíce, z toho čisté plavby pouhé tři týdny, vrátit do svých domovů.

Ke svým heroickým výkonům tak Vlado Kolárik přidal další skvělou plavbu. A zaslouží si za to naši úctu a obdiv. Za nejen námořnické schopnosti, ale za pevné nervy a stoický klid, s jakým to vše zvládal on i jeho posádka.

Text Igor Piňos

Foto Vlado Kolárik a Lagoon

www.pinos-yacht.cz

inzerce



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

PIÑOS YACHT NÁMOŘNÍ JACHTING

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



IGOR PIÑOS

ZNÁME CO PRODÁVÁME - UŽ 25 LET!

VYHRADNÍ ZÁSTUPCE





ABY VÁM NA LODI NEJEN CHUTNALO

Řecká vína II. – Vinná odyssey

Po jachtařské stránce je Řecko spojené s mořem, plážemi a antickými památkami. Z vinařského hlediska jsou ale důležité hory. Řecko je totiž jednou z nejhornatějších zemí Evropy, hory zde pokrývají zhruba 80% plochy, a právě nadmořská výška dokáže kouzlit s hrozny i v těch nejteplejších místech světa.

Teploty bývají v Řecku během léta velmi vysoké, a proto je pro výrobu kvalitního vína důležité, aby se hrozny ochlazovaly. Toho se docílí buď vinohrady ve vyšší nadmořské výšce, nebo vlivem moře. Zajímavostí může být, že u nás je většina svahů orientovaných na jih. V Řecku je to přesně naopak, protože by slunce mohlo hrozny na jižních svazích spálit.

V Řecku se nachází kolem 1 300 vinařství a většina z nich jsou rodinná vinařství, kde se předávají vědomosti po generacích. Zatímco charakter vína po celém světě je dnes stále více ovlivňován marketingovými specialisty, Řekové si vyrábějí vína po svém. Čerpají ze svých tradic, ale mnoho z nich také cestuje a studuje vinařství po světě a potom propojuje svoje tradiční postupy s těmi moderními. V Řecku se nachází rovněž velké množství původních odrůd, přičemž většina z nich neroste nikde jinde na světě, takže je stále

co objevovat. Pouze 10% tvoří mezinárodní odrůdy. Oproti nám je v Řecku mnohem větší obliba vína scelovat a vytvářet různá cuvée, nicméně pojďme si představit ty nejznámější místní odrůdy:

Nejrozšířenější jsou odrůdy **Savvatiano** (16% plochy vinic) a **Roditis** (14%), ze kterých se vyrábí bílá vína a hlavně Retsina. Díky levné Retsině s masovou produkcí mají bohužel tyto odrůdy trochu pokřivenou pověst. Jestliže se jim však věnuje patřičná péče ve vinohradu a potom fermentuje víno

Využijte dovolenou na lodi v Řecku k poznávání místních vín. Je to vlastně unikátní příležitost, protože řeckého vína je relativně málo a Řekové si ho ještě z většiny vypijí sami. Na export jde ročně méně než 15% z celé produkce.





v nerezových tancích s kontrolovanou teplotou, je víno z těchto odrůd výborným doplňkem k rybám a jemným středozeimním specialitám. Obě odrůdy mají obvykle příjemnou kyselinu a krásné tóny ovoce ve vůni. Pokud hledáte sympaticky pitelné víno „na odpolední popíjení v zátoce“, doporučujeme sáhnout po těchto odrůdách.

Z bílých odrůd je potřeba zmínit ještě **Assyrtiko**, které zabírá pouhé 3 % plochy vinic, ale patří k naprosté špičce z hlediska kvality vína. Původně tato odrůda pochází ze Santorini, které je známé svou vulkanickou půdou, a z větší části se doposud pěstuje na ostrovech. Tato odrůda je zázrak pro Řecko, protože dokáže růst v extrémně teplejších podmínkách a zachovat si svoji svěží kyselinu. Převážně se z ní dělá komplexní suché víno se svěží kyselinou a výraznou mineralitou. Osobně ho mám zafixované jako mořské Assyrtiko, protože i ve vnitrozemí ve vinném sklepe jsem si při popíjení tohoto vína připadala jako na lodi, kdy z větru cítíte moře a slanost.

Vyrábí se z ní ale i vysoce ceněné sladké víno z hroznů usušených na slunci. Toto víno má velký potenciál zrát. Pokud tedy preferujete na pití plnější víno nebo hledáte doplněk k výraznějším pokrmům, zvolte Assyrtiko, to si s nimi totiž dokáže skvěle poradit.

Z modrých odrůd je důležité zmínit **Agiorgitiko** (5,5 %), **Xinomavro** (4 %) a **Kotsifali** (2 %). Již z těch procent vidíme, že v Řecku dominují hlavně bílé odrůdy, ty modré zabírají dohromady asi 1/3 produkce.

Tato 1/3 navíc pokrývá jak červená tak růžová vína, která se těší v Řecku velké oblibě.

Agiorgitiko je spolu s Xinomavrem asi nejuniverzálnější odrůdou, takovým řeckým chameleonem – lze z něj vytvořit svěží růžová vína, mladá ovocná červená, ale i komplexní vína zrající v dubových sudech, která jsou vhodná na archivaci, nebo sladká vína. Jeho domovem je apelace PDO Nemea, která se nachází na Peloponésu.

Odrůda Xinomavro jako druhý chameleon nabízí i šumivá vína, ale nejčastěji se s ní setkáváme v podobě komplexních červených vín, která si poradí s jakýmkoliv výrazným místním pokrmem. Na trh se většinou dostává až po dvou letech a část z této doby zraje v dubových sudech a následně v lahvích. Xinomavro je elegantní plné víno vhodné na dlouhou archivaci. Často je součástí cuvée, protože dodává do směsi své nezaměnitelné charisma.

Domovem odrůdy Kotsifali je Kréta a ostrovy v Egejském moři. Říká se ale, že je to duch Kréty. Příjemné víno, které se hodí ke všem masovým řeckým specialitám, je však velmi pitelné i samo o sobě.

Homér ve své epické básni popisoval Odysseovu 10letou pouť Řeckem, ale takovou dobu k poznání řeckých vín nebudete potřebovat, nebojte! A když budete mít zájem, tak vám s touto poutí rádi pomůžeme.

Na zdraví přeje Altumare!

Text a foto Michaela Kapičková



Westfalia Sven Hedin

MAN 180 HP, AUTOMAT, NAVI 8", plná výbava

63.990 EUR
~~67.364 EUR~~
bez DPH



Pössl 2WIN Plus

Citroën 165HP, LED, 16 kola, kamera

35.799 EUR
~~42.100 EUR~~
bez DPH

AKČNÍ CENY



Etrusco T6900

Fiat 160 HP, AUTOMAT, plná výbava

50.990 EUR
~~55.925 EUR~~
bez DPH



Etrusco I6900SB

Fiat 160 HP, 16" Al kola, podlahové topení, voda 122 l

52.699 EUR
~~55.800 EUR~~
bez DPH

**PRODEJ • SERVIS
PRONÁJEM**

☎ 777 656 272

www.bluerent.cz



VODA, VÍTR, ZÁZEMÍ

Lake Side Apartments budou oázou na břehu Lipna

V Čechách je mnoho jedinečných míst, které mají genia loci, ale většinou tam nemůžete mít svou oázu klidu a pevné zázemí – apartmán. Jednou z výjimek je nový projekt Lake Side Apartments, který brzy vyrostе v Jestřábí v Černé v Pošumaví na břehu lipenské přehrady. Lokalita nabízí překrásné přírodní scenérie a výjimečné jachtařské podmínky. O projektu jsme si povídali s jeho autorem, jachtařem a kitesurfařem Petrem Benešem právě na Lipně.

Jak jsi přišel na myšlenku pustit se do takového projektu?

Na Lipně se pohybuji již 29 let. Od roku 2009 provozuji celoroční Kemp Jestřábí 1, kde najdou hosté kvalitní moderní ubytování a opravdu širokou nabídku sportovního a kulturního vyžití po celý rok. Provozujeme také školu kitesurfingu, jachtingu, windsurfingu a další. Kromě toho poskytujeme zázemí a pořádáme každý rok více jachtařských závodů. Uvědomil jsem si ale, že pro některé z našich

klientů to přestává stačit, že hledají ještě větší pohodlí, luxus a preferují soukromí, které přeci jenom kemp nemůže poskytnout. Proto jsem se rozhodl, že to změním, a pustil jsem se do projektu Lake Side Apartments.

Co všechno nový projekt nabídne? Počítáte i s dalšími službami kromě ubytování?

Jde o apartmánový dům s wellness a kongresovým centrem s jedinečným výhledem na jezero. Dům obsahuje celkem 22 prémiových

apartmánů o velikosti 32 m², 59 m², respektive 65 m² (mezonetový byt), 95 m² až po ty největší, čítající 157 m². Všechny mají výhled na jezero. Dům disponuje vlastní soukromou zahradou, která je vyvýšena nad okolním terénem. Díky tomu poskytuje nejen překrásné výhledy na jezero a pohory Šumavy, ale především přináší tolik ceněné soukromí. Wellness, saunová zóna, tělocvična, kongresový sál a konferenční salonky zpřijemní celoroční využití apartmánu. Prostorné podzemní

garáže, sklepní kóje, kolárna, skladovací boxy poskytují zázemí i pro náročnou sportovní klientelu s vlastním vybavením.

Jak probíhá samotný prodej? Víím, že část apartmánů mají rezervovanou lidé, kteří jezdí k tobě do kempu?

Přesně tak, byli bychom rádi, aby budoucí majitelé Lake Side Apartments byli na podobné vlně jako my. Mít fajn sousedy je přeci dobrý základ. V zásadě jde o to vytvořit komunitní prostředí, „milovníci vodních sportů sobě“. Proto i samotný prodej bytů probíhá formou osobních schůzek s investorem a na základě přátelských vazeb. Vše do sebe musí zapadnout. Aby vše probíhalo ke spokojenosti i v běžném provozu, garantuje investor následný správcovský servis spočívající kromě běžných úklidových služeb společných prostor i v nabídce úklidu jednotlivých bytů včetně recepční služby a 24hodinové asistence. Tento servis uvítají i majitelé, kteří mají v úmyslu byt převážně pronajímat. Takovým zájemcům nabízí investor kompletní servis včetně zajištění klientely. Z bytu se tak stává velmi atraktivní investice bez nutnosti aktivně se na běhu „ubytovacího businessu“ podílet.



Petr Beneš zvládá nejen kite, ale má i smělé plány s Lake Side Apartments.



Z vnitřního bazénu bude vstup na přirozeně chráněnou venkovní terasu.



Ve všech interiérech je patrné propojení s přírodou.

Podle vizualizací, které jsem měl možnost vidět, jde o poměrně unikátní stavbu, jež citlivě rezonuje s okolím. Kdo z architektů na tom s tebou pracoval? Vybral jsi někoho, kdo zná jachting, nebo jsi chtěl někoho zvenku, kdo bude více nezávislý?

Oslovil jsem architekta Martina Rosu a projektanta a architekta Petra Mužíka, se kterým jsme si ve všech důležitých aspektech porozuměli. Zásadní byla orientace domu tak, aby měl skutečně každý apartmán výhled na jezero. Náš požadavek vytvořit stavbu, kde se snoubí výhody sdílených prostor, za současného udržení soukromí a individuálních potřeb odpovídající rodinným domům, myslím dokázal splnit. Obrovským přínosem pro volbu technicko-stavebního řešení je skutečnost, že jsem v pozici budoucího správce i plánuji v domě bydlet. Také proto nebyl archi-

tekt pod takovým tlakem na finanční úspory, které by vedly k technickým a funkčním kompromisům. Při dílčích rozhodnutích byla vždy hlavním kritériem životnost stavby, minimalizace provozních nákladů a nekompromisní vzájemné odhlučnění jednotlivých apartmánů.

Většina našich čtenářů má s Lipnem své zkušenosti a je jasné, že pro celoroční provoz musí být projekt přizpůsoben místním podmínkám a nadmořské výšce přes 700 metrů. Co všechno jste této skutečnosti museli přizpůsobit?

Naše vize byla ekologicky, a přitom ekonomicky. O vytápění celého objektu se postarají tepelná čerpadla voda/země, která zajistí z dlouhodobého hlediska finanční úsporu majitelům bytů a na rozdíl od tepelných čerpadel





Sportovní program je na Lipně bohatý a během sezony je jen málo víkendů, kdy se zde nekonají závody.

vzduch/voda jsou nehlukná a přinášejí stabilní výkon bez ohledu na venkovní teploty. Ten zaručuje 16 geotermálních vrtů o hloubce 150 m. Nadstandardní tepelná ochrana objektu ($U_{em} = 0,26 \text{ W}/(\text{m}^2 \cdot \text{K})$) společně s tepelnými čerpadly (průměrný topný faktor 436-472%) výrazně redukuje spotřebu primární energie, využívá energie okolí a tím minimalizuje uhlíkovou stopu stavby.

Co všechno bude pro hosty a majitele po dokončení projektu k dispozici ve společných prostorách?

Počítáme s vnitřním nerezovým bazénem s protiproudem, samostatným whirlpoolem v prostoru se vstupem na vlastní terasu a finskou a parní saunu rovněž se vstupem

na vlastní terasu. Multifunkční sál může být během chvíle k dispozici jako kongresový sál, nebude chybět tělocvična, případně prostor pro rodinné oslavy. Systém wellness je sektorově navržen tak, aby umožnil rodině i přátelům rezervovat si celý bazén/saunový svět, tělocvičnu pouze pro sebe.

Technologie čištění bazénu minimalizuje obsah chloru ve vodě, což ocení osoby s citlivou pokožkou, a hlavně rodiče malých dětí.

Pokud bych byl budoucí majitel, o co se budu muset starat? Jaký je navrhovaný standard vybavení?

Náš projekt bude vybaven příslušnými moderními technologiemi od společnosti Techfass usnadňující vlastní bydlení, užívání



Ve wellness nechybí kromě bazénu ani odpočinková zóna nebo vířivka.



Sauna s výhledem na vodu



Vstupní hala tak, jak ji navrhl architekt Petr Mužík.



BAVARIA

YACHTS



C42



C45



C50



Výhradní zastoupení
Bavaria Yachts

KWS Sports CZ s.r.o.
Lidická 1277/252
370 07 České Budějovice
www.kws-sport.cz
+420 601 590 187
kws@kws-sports.cz



Po výkonech na vodě bude možné dokonale relaxovat i na břehu.

wellness, případný pronájem anebo správu celého komplexu i jednotlivých apartmánů. Ty jsou navrženy v takzvaném komfortním standardu, kde náročnější klient může zažít o prémiové funkce a produkty. Vlastní chytré funkce ovládání hlavně šetří náš čas a doplňují funkce klasické, tedy vždy je možné použít například pro odemknutí dveří standardní klíč nebo použít RFID kartu, čip, případně kód. Také interiéry a nábytkové vybavení jednotlivých apartmánů budou realizovány ve vysokém standardu od podlah až po stropní svítidla. Proto k řešení interiéru byla přizvána společnost HOME STYLE, která se tomuto odvětví věnuje již 15 let a patří mezi špičky ve svém oboru.

Nabídne spektrum variant prostorového řešení a vybavení interiérů apartmánů s přihlédnutím k potřebám, preferencím a možnostem majitelů.

Jeden německý filozof kdysi řekl: „Proti trampotám života dal Bůh člověku tři věci - naději, spánek a smích.“ Proto jsme řešili i takovéto detaily poměrně důkladně a přizvali dodavatele kvalitních matrací, postelí, firmu Tropic z Krkonoš.

Děkuji za rozhovor a držíme palce.

Text Daniel Guryča
Vizualizace Ing. Petr Mužík
www.lakesidelipno.cz



Lake Side Apartments poskytnou ten nejvyšší standard ubytování.



SYSTÉM ZIPWAKE

Revoluce v ovládání trimu

Švédská firma Zipwake AB byla založena teprve v roce 2014, přesto je již zastoupena v 60 zemích světa. Specializuje se na výrobu nového typu trimovacích klapek. Dají se dodatečně namontovat skoro na jakoukoliv loď a především dodávka obsahuje počítačový systém, který umožňuje automatické nastavování trimu.

Trimovací klapky jsou na moderních motorových lodích určených pro sklzovou plavbu jedním z nejdůležitějších prvků zajišťujících komfort. Jsou to nevelké vyklápěcí povrchy, obvykle umístěné poblíž záďe. Když se loď rozjíždí a začíná se zvedat do skluzu, její příď má sklon se vysunout vysoko nad hladinu a záď na-

opak potápět. Má to hned dvě velké nevýhody. Zvednutá příď omezuje výhled, takže můžete snadno do něčeho nebo, nedej bože, do někoho vrazit. Plavba s vysoko zvednutou příďí a ponořenou záďí je také nevýhodná z hydrodynamického hlediska. Trup má velký odpor, a vy pálíte naftu či benzin jako blázni, aniž byste pluli rychleji.

Trimovací klapky to vyřeší. Když je vyklopíte, záď se zvedne z vody a příď naopak klesne. Loď se dostane dřív do skluzu. Sníží to spotřebu paliva a zvýší rychlost. Klapky se dají využít i k vyrovnání bočního náklonu, pokud je například plná pravo- boční nádrž na vodu a levoboční prázdná, nebo jen z nějakého důvodu nemůžete rovnoměrně





Trimovací klapky Zipwake zajišťují stabilitu jen s minimem odporu.

rozmístit náklad a posádku. Plavba v náklonu je neekonomická a nepohodlná. Stačí však o kousek víc vyklopit klapku na boku, na něž se loď naklání, a je po problému.

Otravné nastavování

Klasické trimovací klapky mají i své nevýhody. Ačkoliv pomáhají šetřit palivo, samy mívají poměrně velkou plochu, a tedy velký odpor. Plout se správně nastavenými klapkami je sice výhodnější než bez nich, klapky samotné ale loď trochu brzdí, což vás stojí palivo navíc. Vyklopit nebo zatáhnout je obvykle trvá nějakou dobu. Plavba v proměnlivých podmínkách proto může být obtížná. Dřív, než stačíte zvolit správný trim, se moře změní. Podobný problém je s ručním nastavováním.

Abyste dokonale seřídili nejen klapky, ale i ostatní trimovací prvky, musíte výborně znát svou loď, a navíc disponovat i slušnou dávkou trpělivosti a zkušeností. O všechny tyto potíže se má postarat systém Zipwake. Tvoří ho několik plochých pouzder, která namontujete na spodní hranu zrcadla své lodi. Z pouzder se vysunují krátké plošky.

Fungují podobně jako klasické trimovací klapky. Na rozdíl od nich jsou však kolmé k podélné ose lodi. Proto mohou mít menší plochu, a tedy i odpor. Jejich chování řídí malý počítač, takže kormidelník nemusí sám nic nastavovat. Stačí, aby trimovací systém spustil. Počítač stanovuje nevhodnější nastavení plošek na základě údajů z přesných gyroskopů a GPS.

Snadná instalace

Vysunutí čepele trvá asi jednu a půl sekundy. Je to přibližně pětikrát méně, než kolik potřebuje ke změně polohy klasická trimovací klapka. Zipwake tvrdí, že jeho systém je i levný. „Je navržený, aby byl cenově dostupný“, prohlásil jeden z návrhářů Zipwaku Axel Lindhol. „Hodně systémů, se kterými soutěžíme, stojí desetinásobek ceny Zipwaku.“ Neznamená to však, že by byl úplně zadarmo. Například model S, určený pro lodě od zhruba šesti do patnácti metrů, vyjde na webu svb24.com na 1 600 eur (asi 44 000 korun). Zipwake se dá vcelku snadno namontovat na různé typy lodí. Zatím jedinou podmínkou je rovné zrcadlo. Jinak by se totiž mohlo stát, že se plošky zadrhnou ve vysunuté poloze a nepůjdou zatáhnout zpět. Hlavní součástí trimovacího systému jsou samotná pouzdra s ploškami (výrobce jim říká „interceptory“), tzv. distribuční stanice, která je zásobuje elektrickou energií, a ovládací panel.

K montáži člověk nemusí být velký odborník. Zahrnuje ale vrtání děr do lodi pod čarou ponoru, což je věc, kterou si spousta lidí důkladně rozmyslí. Rovněž není potřeba složitá kalibrace. Po prvním zapnutí se systém zeptá na základní údaje o lodi, jako je délka, šířka a hmotnost. Jakmile je zadáte, můžete vyplout. Zipwake má v České republice zastoupení prostřednictvím firmy Wavy Boats, která zajišťuje servis a montáž.

Text Radek John

Foto Zipwake

www.wboats.cz



Lehčí, dynamičtější a efektivnější! Tak se již více než 25 let prezentují naše **nafukovací čluny Allroundmarin!**

15 modelů v délce od 195 do 450 cm

Dechberoucí jízdní dynamika spojená s neuvěřitelnou všestranností!

ke katalogu nafukovacích člunů 2020



Rheinboldtstrasse 11-13, A-2362 Biedermannsdorf bei Wien
 +43 (0)2236 64676-0 +43 (0)2236 64676-76
 @office@allroundmarin.at www.allroundmarin.com

Obchodní partner Allroundmarin
je i ve vašem okolí

ELEKTRICKÁ ENERGIE NA LODI – 1.ČÁST

Baterie, nabíječky a vše, co s tím souvisí



Bez elektrické energie se dnes obejde málokdo, tím méně námořník či jachtař, který potřebuje neustálý přísun „šťávy“ pro své navigační a další palubní přístroje, ale také pro světla, čerpadla a v neposlední řadě nabíječku mobilních telefonů.

Jestliže jste si v poslední době koupili loď, případně jste údržbu elektrických systémů na své jachtě delší dobu zanedbávali, pak je dosti pravděpodobné, že je čas na inovace. Úpravy klíčových prvků se mohou vrátit v podobě nižších dlouhodobých nákladů na údržbu a vyšší spolehlivosti. Jde o obsáhlé téma, které by jistě zaplnilo knihu, ovšem podívejme se alespoň na shrnutí jistých základů, které by mohly platit pro různé typy lodí.

Veškerá plavidla, mimo těch nejmenších a úplně nejjednodušších pramiček, potřebují spolehlivý zdroj energie v podobě baterií, jenž je zásadní pro správné fungování důležitých bezpečnostních systémů i rozličných prvků palubního komfortu. Jedná se o nedílnou součást lodi, která musí být spolehlivá i odolná. Správná péče o baterie tedy dává dobrý smysl z finančního hlediska – budete-li se k nim chovat špatně, pak můžete za pár sezon kupovat nové, nicméně správně udržované baterie by měly vydržet šest až osm let.

Co vše tedy rozumíme péčí o lodní baterie?

Jedním z důležitých faktorů je zabránit tzv. hlubokým vybíjením baterie, neboť vybití pod 50 procent celkové kapacity výrazně snižuje životnost baterie. A její úplné vybití pak baterii škodí ještě mnohem víc.

Navíc začíná být postupně stále složitější nabít baterii nad 80 procent její plné kapacity. Přesto pokud baterii alespoň čas od času nenabijete do plna, opět se zkracuje její životnost (více na toto téma viz níže).

A nakonec i když baterii zcela odpojíte a nepoužíváte, snižuje se její úroveň nabití o při-

bližně 1 až 3 procenta za měsíc. Což znamená, že je vhodné lodní baterie občas nabíjet i přes zimu, a to i v případě, že svoji loď mimo sezónu nepoužíváte.

Sledování stavu baterie

Divili byste se, kolik lodí, respektive jejich kapitánů, nedisponuje žádnými efektivními řešeními sledování stavu baterie.

Mnoho starších plavidel je vybaveno analogovými voltmetry, které jsou ovšem do značné míry nepoužitelné, neboť zpravidla měří v rozsahu 0 až 15 V, přičemž nás zajímají spíše jemné nuance v pásmu 12 až 13 V. Právě tato čísla jsou totiž dobrým indikátorem stavu nabití baterie, tedy za předpokladu, že jste ji nějakou dobu nepoužívali.

I ve chvíli, kdy baterie minimálně několik hodin „neodpočívala“, získáte z hodnoty jejího napětí alespoň hrubou užitečnou informaci o zbývajícím úrovní nabití (viz tabulka níže). A digitální multimetry pro kontrolu koupíte už za několik stovek korun.

Pokud vám nevádí utratit více, a zároveň strávit jistý čas kalibrací, pak jistě oceníte správně nastavený monitor, tedy ukazatel stavu baterie. Tyto ukazatele počítají se všemi faktory ovlivňujícími stav baterie, počítají celkový náboj dodávaný těmito bateriemi a od výsledného čísla odečtou vše, co využívají lodní systémy. Jestliže však nebyvají pravidelně znovu překalibrovány, aby odrážely postupný pokles kapacity batériového systému, poskytnou vám přesnější optimistický pohled na stav nabití.

Zbývajících úroveň nabití

12,9–13,2 V		Plně nabito
12,6 V		Nabito na 75 %
12,2 V		Nabito na 50 %
12,0 V		Nabito na 20 %
11,8 V		Baterie vybitá

Kondice baterie

Ani prosté odečtení úrovně napětí ani standardní ukazatel stavu baterie vám ale neřeknou, že se baterie blíží ke konci své užitečné životnosti. Tradičním testem tohoto ukazatele je připojení nízkého proudového zatížení na delší dobu a současné průběžné měření klesající úrovně nabití. Například konstantní proudové zatížení na úrovni 2,5 A po dobu 20 hodin baterii „zbaví“ 50 Ah, což znamená polovinu udávané kapacity 100Ah baterie.

V reálném světě to bohužel není až tak jednoduché. S tím, jak klesá napětí v baterii, klesá i množství elektrické energie odebrané jednoduchým zatížením, jako je žárovka. Přesto může i hrubý test tohoto typu snadno odhalit baterii, jejíž kapacita byla postupem času snížena na 50 nebo 60 % původní udávané kapacity.





Pokud nejsou na lodi v pořádku baterie, může se stát, že v nejnevhodnějším okamžiku nepůjde nastartovat motor, což může mít fatální následky.

Jednou z alternativ může být nedávno představený ukazatel stavu baterie od společnosti Balmar, který automaticky vypočítává skutečnou kapacitu baterie nebo soustavy baterií a výsledné číslo udává jako „kondici baterie“, označující zbývající procento původní udávané kapacity baterií.

Základní systémy nabíjení

Většina jachtařů stále využívá alternátor poháněný motorem, který je schopen vyprodukovat většinu z 12V elektrické energie, jež je na palubě potřeba. Což jistě dává z mnoha důvodů smysl, minimálně proto, že běží-li motor, máme elektrickou energii jako vedlejší produkt v podstatě zdarma. Nicméně velká část takových řešení je neefektivní, mi-

nimálně hovoříme-li o takových, která byla instalována jako standard na lodích starších než 15 až 20 let. To platí zejména v případech, kdy jsou dvě či více sad baterií nabíjeny pomocí těch nejlevnějších řešení, jenže v této souvislosti zároveň vzniká i riziko lidské chyby, v jejímž důsledku by mohlo dojít k vybití baterie určené ke startování motoru plavidla běžným zatížením, jako jsou navigační přístroje, chladnička či rádio.

Nejlepším řešením pro správu většího množství sad baterií je potom používání relé citlivých na změny napětí (VSR). Takové komponenty automaticky přepínají jednotlivé sady baterií do pozic zapnuto/vypnuto (respektive používáno/nepoužíváno), a to bez lidského zásahu a bez propadů napětí, které jsou spojovány s diodami. Jedná se o vyzkoušenou technologii, která je v lodním i automobilovém průmyslu používána již nějakou dobu a cenově se pohybuje přibližně od 2 tisíc korun.

Posledních 20 procent

Ačkoliv nahrazení diod blokujících zpětný tok proudu zlepší nabíjení, není to všespasitelné řešení. Standardní alternátory totiž zpravidla poskytují vysoký náboj jen prvních 20 až 30 minut běhu motoru. Poté výstup rychle klesá na relativně malý zlomek jmenovitého výstupu alternátoru.

Ještě horší přitom je, že přestože olovené baterie poměrně rychle přijmou prvních 80 procent své udávané kapacity, posledních





Nejčastějším zdrojem elektrické energie na lodi je alternátor, který je součástí motoru, pokud tedy není loď vybavena samostatným generátorem.

20 procent už je jiná káva. Postupně – s tím, jak se úroveň nabití blíží 100 procentům – začíná být stále těžší „napumpovat“ do baterií další náboj.

Dochází k tomu ze dvou důvodů. Vzhledem k tomu, že se olovené baterie nerady vybíjejí pod 50 procent své celkové kapacity, potom nebývají-li nikdy nabitý nad úroveň 80 procent, je uživateli k dispozici pouhá necelá třetina jejich celkové kapacity. Ještě horší pak je, že baterie využívající jakoukoliv technologii okolo olova mají paměťový efekt. To znamená, že pokud nikdy nebývají nabité do plna, je pro ně postupem času stále těžší dosáhnout úrovně nabití nad 80 procent původní kapacity. Tato tendence je znát po celou dobu životnosti baterie, přičemž dostupná kapacita průběžně klesá.

U lodí, které mají ve svých kotvištích přístup k elektřině z pevniny, zajistí plné nabití baterií tří- nebo čtyřfázová nabíječka baterií. Některé z těchto nabíječek přitom disponují funkcí „vyrovnávání“, která na určitou dobu navýší napětí s cílem zredukovat úroveň sulfatace, tedy

množství krystalů síranu olovnatého vznikajících v průběhu času na elektrodách. To může být obzvláště vhodným řešením pro baterie, které lze doplňovat destilovanou vodou.

Nicméně u hermeticky uzavřených typů, jako jsou AGM a gelové baterie, může být

důsledkem předčasné zplyňování a tím pádem úbytek dostupného elektrolytu. Kromě toho je možné sehnat regulátory solárního dobíjení, které poskytují podobné výhody – zde se může jednat o vhodné řešení pro loď, jež kotví v místech bez přístupu k elektrické energii z pevniny.

Tří- nebo čtyřfázový chytrý regulátor pro alternátor urychlí první (rychlejší) fázi nabíjení při déle zapnutém motoru a zároveň výrazně zvýší rychlost nabíjení ve chvíli, kdy jsou baterie nabitě nad úroveň 80 procent kapacity. Před samotnou koupí regulátoru ovšem stojí za to si zjistit, zda je pro váš konkrétní motor možné sehnat větší alternátor. V některých případech vás „upgrade“ z 55A na 75A jednotku vyjde na pár tisíc korun, což je při porovnání ceny a výkonu slušné zlepšení.

Solární i další zdroje energie a tipy na minimalizaci spotřeby probereme v druhé části, která vyjde v letním dvojčísle.

Text Pavel Kreuziger

Foto Auto Kelly a Daniel Guryča



inzerce

Více než 80 prodejen

**ŠIROKÁ NABÍDKA BATERIÍ A DALŠÍHO
PŘÍSLUŠENSTVÍ NEJEN PRO AUTA**

www.autokelly.cz

I AUTO KELLY

PRODEJ | KOUPE | PRONAJEM | KURZY

Soukromá inzerce

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

Firemní řádková inzerce a pronájmy

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

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

PRODEJ

PLACHETNICE



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

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



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



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



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



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



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



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



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



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

RŮZNÉ



Etrusco T 6900SB, aut. převodovka, 9 rychlostních stupňů, tempomat, délka pouze 6,99 m, rozměrná ložnice a sklopné lůžko vpředu, doložnost vozu ca 472 kg, počet míst jízdy/spaní: 4/4, 16" alu kola, 90 l náftová nádrž, topení Truma Combi 6E (plyn/elektřina), el. ovládaný schod, vyhřívání podlaha, zpětná kamera + Zenec. Ihned k odběru. Cena 1 678 802 Kč včetně DPH 21%. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Etrusco A6600BB, rodinný vůz pro 6 lidí na spaní i na jízdu! Fiat Ducato 2,3 l/140 HP, max. povolená hmotnost 3 500 kg, 90 l nádrž na naftu, rámová okna nástavby, izolovaná odpadní nádrž, 16" alu kola, design karoserie Etrusco, LED osvětlení interiéru, elektrický schod nástavby, baterie nástavby 95 Ah, nádrž na čistou vodu 122 l, odpadní 92 l, chladnička 167 l/29 l. Cena 1 470 755 Kč, možnost odpočtu DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Concorde Liner 990MS, koupeno v ČR, nehavarované, MAN 6válec 6,9 l / 230 HP, celk. hmotnost: 8 800 kg, 4 místa jízdy, nafta 200 l, automat 12 st., vzduchem odpružená křesla kabiny, 3x solární panel, automatický SAT + 2 x TV v salonu a ložnici, 2x podlahová klimatizace, navigace + dvojitá zpětná kamera, gasalarm, servisní prohlídka v MAN podzim 2018 - od té doby jen 1 000 km. Nutno vidět! Cena 2 659 900 Kč, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Etrusco V6600SB, Novinka - kombinace nenápadné vestavby (šířka 2,14 m) a pohodlného polointegrovaného vozu! Fiat Ducato 2,3 l/140 HP, EURO 6d-Temp, max. povolená hmotnost 3,5 t, základní doložnost 880 kg! Počet míst jízdy/spaní: 4/2, zadní postel 2 000 x 700 mm a 1 950 x 800 mm, 16" alu kola, kožený volant a řadicí páka, stříbrný dekor přístrojů, LED denní svícení, 90l naftová nádrž, model 2020, ZAVÁDĚCÍ CENY! Cena 1 228 300 Kč, možnost odpočtu DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Pössl Summit 600, speciální cenová edice Summit 600 Plus. Podvozek: Citroën Jumper 2,2l/165 HP, celková hmotnost 3 500 kg, 16" alu kola, 4 místa jízdy, 2 (+1) spaní, ESP, ASR, ABS, Hill Holder, klima kabiny, tempomat, el. okna a zrcátka, přídatná 3. přední postel, Truma CP plus, centrální DO, topení Truma C4, voda 105 l čistá / 80 l odpadní, schránka na PB 1x11 + 1x5 kg, kožený volant. IHNEK ODBĚRU. Cena 42 995 EUR, možnost odpočtu DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

RŮZNÉ



Prodám nové ultra-kompaktní **skládací kolo 20" TERN RYB P8**. Původní cena 29 990,- nyní 19 990 Kč, původní obal, nejeté. Tel.: +420 777 722 133



BLUE RENT
Na cestách jako doma!

ETRUSCO

PRONÁJEM
od 1 290 Kč/noc

PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM

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

**PRONÁJEM LODÍ
KAPITÁNSKÉ
KURZY
POZNÁVACÍ
PLAVBY**

aaayacht

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

VIG TRAVEL

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

NAVY JANE

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

PLUSZU

inzerce

LETOŠNÍ DOVOLENÁ v Česku a na Slovensku

pro cyklisty i turisty

SADA MAP
právě vychází

MAPY

ATLASY

48 MAP

www.AtlasCr.cz **www.shocart.cz**

SHOCART.cz
30 let v tom jízdně s Vámi

PRODEJNÍ MÍSTA ČASOPISU YACHT

» PRAHA

YACHT CLUB CERE
 PODOLÍ | DOCK | NECHRANICE
 www.cere.cz

DOMANSKÝ.cz **mix.it**
vt project **yacht.cz**

PRAHA PRAHA PRAHA **ÚNĚTICKÝ PIVOVAR** **COMPOTECH**

SPOLU NA JEDNÉ LODI

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

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

ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA

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

HONDA MARINE

PRODEJ A SERVIS
 lodních motorů, lodí a příslušenství

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

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

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

LODNÍ PLACHTY

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

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

MARINE

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH SKÚTRŮ A MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS

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

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

ORBITA SAILING

Specialista na ŘECKO

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

+420 602 502 602
www.orbitasailing.com

akita yacht

pronájem lodí
 kondiční plavby
 praktické kurzy
Velikonoční regata 2021

www.akitayacht.cz
www.velikonocniregata.cz
 +420 737 90 155 +420 603 502 229
 charter@akitayacht.cz
 regata@akitayacht.cz

BEMEX BOAT
 NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

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

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

BOAT CENTRUM

PRODEJ A SERVIS

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

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

DAVLE MARINA

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

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

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

KWS

PRODEJ, SERVIS, PŮJČOVNA
 lodí, lodních motorů a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR
BAVARIA Yachts
 +420 601 590 176 marine@kws-sports.cz

KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLAVBY
 +420 733 547 260 kurzy@kws-sports.cz

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

MARINE

PRODEJ LODÍ, VODNÍCH SKÚTRŮ A MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS

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

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

NEBOSCAR

PlasDECK	SYNTECKÉ TEAKY
SCARANI KOTVENOSTI SINCE 1982	LODĚ 17' - 35'
RIO YACHTS	JACHTY 34' - 68'
MARLIN	ČLUNY 18' - 38'
IMNABA IMNABA	VEŠKERÉ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

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

READY LINE s.r.o.
 O sails s.r.o.
 www.ranier.cz
 Zdobovská 604
 261 01 Příbram 5
 602 487 300
 ovicka@seznam.cz

Výroba a opravy plachet
 a doplňků na plachetnice

Nové prodej a servis
 výrobků Elvstrom sails

ELVSTROM SAILS

PRODEJ A SERVIS

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

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

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

Wavy Boats

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

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

Bohemia Marine

- velkoobchodní prodej echolotů, chartploterů a příslušenství

Lowrance, Simrad, B&G
 tel.: +420 605 294 983
www.bohemia-marine.cz
info@bohemia-marine.cz

35 **TRUC** **REGATA** *yacht*



Více info na:



Modrá loděnice
Slapy Ždán
29. srpna 2020

Pořadatel:

Partneři:

yacht

DAJBYCH



event selection



www.yacht.cz



Boarncruiser 46 Traveller

Kategorie lodí trawler vychází ze starých námořních tradic a jejich cestovní rychlost není nijak závratná. Důležité je bezpečí a pohodlí na palubě.



Technohull 38 Grand Sport

Je asi nepatřičné mluvit o této lodi jako o nafukovacím člunu. Snadno zvládne až 1 350 koní, ale nejoblíbenější je standardní konfigurace dvou přívěsných motorů Mercury Verado 450V8. V příštím čísle si ji představíme podrobně.



Po stopách Roalda Amundsena

Plavbu slovenského jachtaře Vlada Porvazníka, který zdolal Severozápadní arktickou cestu v létě 2017 na palubě americké plachetnice Celebrate zdokumentoval Peter Hlucháň.

YDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel a šéfredaktor

Daniel Guryča

Inzerce

Markéta Pelcmanová

Marketing

Jana Ježková

Spolupracovníci

Radek John, Pavel Kreuziger,
František Novotný, Peter Hlucháň

Předplatné

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

Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS
Press Media

Předplatné na Slovensku

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

Distribuce a předplatné na Slovensku

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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



MOBIL



TABLET



ONLINE



FACEBOOK



INSTAGRAM

PDF verze k dispozici na www.yacht.cz

DALŠÍ TITULY:

KATALOG
LODÍ

DOVOLENÁ
NA LODI

WINE
& Degustation



LED NÁS SPOJUJE

EST. 1942
OPPIDI ANTIQVAE PILSNAE
Bohemia Sekt
Ice



POHODLÍ
JE RELATIVNÍ POJEM

WE MAKE IT ABSOLUTE

Absolute Navetta 52



REACHING FOR THE
ABSOLUTE
absoluteyachts.com

