

4 • 2018

yacht

Č A S O P I S O L O D Í Č H



XXV. ročník
89 Kč/3,99 €

Návrat člunů na křídlech Foiler

MOTOROVÉ ČLUNY

Pearl 65

Marion

Zodiac PRO Open 550

PLACHETNICE

Dehler 34

Nuva MS6



Kapitánské průkazy v Evropě

Velkolepá a jedinečná PRESTIGE 680



- Prosklený a vzdušný salón, originální a inovativní uspořádání interiéru, odsuvné boční dveře v salónu pro snadný přístup na boční palubu a velká zadní hydraulická platforma. To jsou charakteristické črty této jedinečné lodě.
- Nová motorizace **Volvo Penta IPS 1350** s výkonem **2 x 1000** koňských sil umožňuje lodi dosáhnout rychlosti 33 uzlů.
- Autonomie této lodě až 850 námořních mil při rychlosti 10 uzlů umožňuje snadněji přeplovat větší vzdálenosti.
- Plánování větších plaveb, objevování krás Řecka, Itálie, Francie nebo Španělska bude pro Vás mnohem snadnější.
- **Inovace pohonného systému** – propulzní systém IPS, to je revoluce pro život na palubě z hlediska efektivity, snadné manipulace, hluku a vibrací.
- Ovládání lodě joystickem v salónu, na flybridge a v zadním kokpitu pro snadné zakotvení.
- Salón s rozlohou 35m, 4 prostorné kajuty a 1 dvoulůžková kajuta pro posádku poskytuje uživatelům maximální komfort a pohodu v interiéru, ale i na palubě lodě.

NOVINKY Z YACHTU

Vážení a milí čtenáři,

chce se mi napsat, že je letošní sezona již zahájena, protože jsou za námi výstavy v Tullnu, v Praze a v Bratislavě. Tentokrát se konaly pěkně za sebou první tři víkendy v březnu a pro ty, kteří se tam nedostali, jsme připravili malé shrnutí na stranách 44–49.

V době, kdy píšu tento článek, je však zima zpět v plné síle včetně teplot hluboko pod bodem mrazu a sníh je nejen na horách, ale i v nížinách. Nezbyvá proto než se věnovat stránkám YACHTU a například zjistit, jak je to s platností kapitánských průkazů. Tímto tématem se zabýváme pravidelně, tentokrát jsme to vzali poněkud obsírněji a podrobněji, protože dotazů na tuto tematiku se v redakci objevuje pořád požehnaně, a je vidět, že Vás tento námět stále zajímá. Vše, co se nám podařilo o kapitánských průkazech zjistit, najdete v článku, který začíná na straně 68.

Přes chladné počasí jsou v plném proudu přípravy na jarní testování lodí i regaty. Od pořadatelů, se kterými jsem měl příležitost na jarních výstavách mluvit, jsem se dozvěděl, že zájem neustupuje, a všichni hlásí podobná nebo vyšší čísla než v loňském roce. Stejně je to i v naší redakci. Na první letošní reportáž do Itálie odjíždíme ještě před tím, než půjde tento YACHT do tisku, a do konce března nás čeká velké testování Jeanneau v Cannes. Informace z obou akcí najdete nejen na stránkách YACHTU, ale i na webu a sociálních sítích.

Pokud Vás zajímá, jaké atraktivní přehlídky rychlých strojů je možné sledovat či se jich aktivně zúčastnit, připravili jsme pro Vás v rubrice Akce kalendáře závodů jak motorových člunů, tak vodních skútrů.

Jestliže si chcete v letošní sezoně půjčit loď a ještě jste žádnou nevybrali, dovoluji si upozornit na ročenku DOVOLENÁ NA LODI, která vyšla ve vydavatelství YACHT na konci loňského roku a kterou je možné stále objednávat. Poskytne kompletní přehled charterových agentur i celou řadu rad a tipů, kam se na lodi vydat.

Pro ty, kteří si chtějí koupit vlastní loď, je zase určena nejnovější publikace KATALOG LODÍ 2018, jenž si odbyl svoji premiéru předminulý týden na výstavě FOR BOAT v Praze. Čtenáři v něm najdou kompletní přehled lodí, které jsou letos na trhu v Čechách i na Slovensku, a dohromady čítá více než 1 000 položek.

Obě publikace je možné koupit u prodejců lodí, u charterových agentur, ve vybraných prodejnách PNS, přímo v redakci nebo je lze objednávat na <http://www.yacht-magazine.cz/e-shop/casopisy/>

Daniel Guryča
vydavatel



34



DEHLER 34

Je tomu třicet let, kdy byl spuštěn na vodu původní Dehler 34, první skutečně výkonný cruiser, který se chytrou kombinací sportovních výkonů a cestovního komfortu stal kultovní záležitostí. Nyní je zde nový Dehler 34, který opět nastavuje standardy výkonnosti a komfortu.

LODĚ	8	KDYŽ SE ŘEKNE MARION	30	BOAT SHOW BRATISLAVA	49
AKCE	10	DEHLER 34	34	TIPY	50
FOILER	14	Legenda se vrací		S DAVIDEM KŘÍŽKEM O JACHTAŘSKÉM OBLEČENÍ MAGIC MARINE	52
Návrat člunů na křídlech		NUVA MS6	40		
PEARL 65	20	Dvě v jedné aneb moderní motorsailer		LODÍ DO HAMBURKU	54
Perla z Británie		ÚSPĚŠNÁ VÝSTAVA FOR BOAT	44		
ZODIAC PRO OPEN 550	26	BOOT TULLN	48		
Nejen pro trenéry					

test
yacht



LODÍ DO HAMBURKU

V letních měsících Labe ani v Čechách ani v Německu svoji hloubku moc nedrží. Přesto jsme se rozhodli – pojedeme lodí na Severní moře a zpět.



KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY V EVROPĚ

Jakkoliv je to nemilé, světová moře, oceány, řeky i jezera jsou plná hranic. Když se na ně chcete vydat, potřebujete většinou průkaz. Pro jejich získávání a uznávání neexistují na světě jednotná pravidla. Žádný průkaz neplatí univerzálně.

MISTROVSTVÍ EVROPY TŘÍDY FINN

Ondřej Teplý se po loňském pátém místě vrátil na stupně vítězů na evropském juniorském šampionátu.

JÓNSKÁ ODYSEA

Paxos – ostrov námořníků

60

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY V EVROPĚ

68

PRŮKAZY A KURZY PRO OBSLUHU RADIOSTANIC

78

ABY VÁM NA LODI CHUTNALO

Zapečené brambory s raclettem

82

VOLVO OCEAN RACE

Lodě míří k mysu Horn

84

SLOVENSKÁ LEGENDA PATRIK POLLÁK

88

MISTROVSTVÍ EVROPY TŘÍDY FINN

Ondřej Teplý bere bronz

90

SERVIS

91

PRODEJ/KOUPĚ/ PRONÁJEM/KURZY

93

PŘIPRAVUJEME

98

Na titulní straně Foiler
Foto Guillaume Plisson

JACHTING NA MARTINIKU

The Tour des Yoles Rondes de Martinique – tak se jmenuje týdenní závod těchto nádherných lodí. Letos se pojede již 34. ročník. Na 34stopých jolách trénuje ve dvaceti klubech 800 jachtařů. Závodí na nich 14členné týmy. Akci sleduje kolem 50 000 tamních obyvatel i turistů přímo na místě a dalších 200 000 přes mobilní aplikaci. Letošní ročník se uskuteční od 29. července do 5. srpna. Více na www.yole365.com.





PRO RODINNOU ZÁBAVU Marine 450 Family

Zcela nová řada hliníkových člunů Marine nese název Family a přináší modely, které patří k největším a nejvybavenějším lodím této české značky. Jak jejich název napovídá, jsou určeny pro zábavu celé rodiny. Nové bezpečnostní prvky zaručují komfortní plavbu i pro nejmenší děti. Do standardní výbavy všech tří modelů patří řídicí konzola DLX, předové sezení ve tvaru „U“ s úlož-



TECHNICKÉ ÚDAJE

	Marine 450 Family	Marine 500 Family	Marine 530 Family
Délka	4,45 m	5 m	5,3 m
Šířka	1,67 m	1,86 m	2,05 m
Hmotnost	225 kg	300 kg	340 kg
Nosnost	618 kg	618 kg	741 kg
Počet osob	6	6	7
Motor	max. 40 HP	60 HP	80 HP

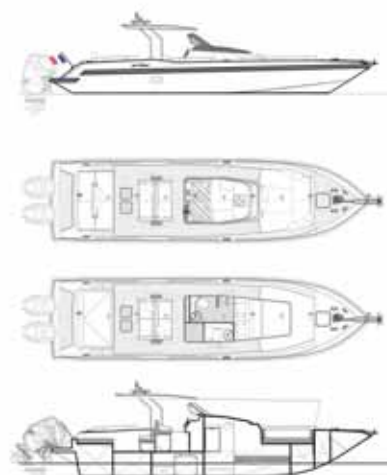
ným prostorem, protiskluzová podlaha s vinylem, zadní příčná lavice s opěrkou a úložným místem, zadní zábradlí, poziční světlo, outorové čerpadlo, elektrorozvod i nerezový držák nápojů. Z příplatkového příslušenství je na výběr stůl nebo opalovací lehátko na před, polstrování předě i záď, koupací žebřík, předové zábradlí, 12V zásuvka či perseník. Model 450 Family je nejmenší z této řady, v základním vybavení stojí 161 000 Kč. Následuje model 500, který pořídíte za 249 000 Kč, a největší 530 za 340 000 Kč.

Z FRANCIE Couach 1100 S



Značka Couach přichází s novou nejmenší lodí své nabídky. Model 1100 S s hlubokým trupem ve tvaru „V“ je dlouhý 11,4 metru a střízlivě navržený jako sportovní jachta s efektivním uspořádáním. Je vhodná i pro plavbu v mělkých vodách, jaké se nacházejí v Arcachon Bay, kde sídlí loděnice Couach. Loď je určena pro denní plavby. K dispozici jsou velké opalovací prostory jak na předí, tak na zádi, středová konzola a pohodlné posezení. Venkovní kuchyň má výhodnou polohu na pravoboku, dveřmi na levoboku se vstupuje do dvoulůžkové kajuty a na toaletu. Model 1100 S je vybaven dvěma přívěsnými motory a palivová nádrž má objem 770 litrů. Spuštěn na vodu bude letos v létě.

Více na www.couach.com.



VE DVOU VERZÍCH Grand Soleil 48 Performance

Nová rychlá regatová plachetnice Grand Soleil 48 Performance, která je zároveň schopna dlouhých plaveb, pochází z dílny loděnice Cantiere del Pardo. Její Race verze uspokojí všechny milovníky pobřežních handicapových regat, zatímco verze Performance je určena pro offshore. Loď se díky nejmodernější konstrukci vyznačuje lehkostí a zároveň tuhostí. Budoucí majitel si může vybrat, zda zvolí pro stavbu své loď epoxidovou pryskyřici nebo karbon. Hluboký kýl s balastním torpédem zaručuje značnou stabilitu. Zejména ve verzi Race je kokpit i takeláž zcela přizpůsobena potřebám závodníků. Odlehčený interiér nabízí tři kajuty, dvě koupelny, kuchyň a salon.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	14,9 m
Šířka	4,5 m
Ponor	2,6/3 m
Výtlač	11 500/10 500 kg
Plocha plachet	137/143 m ²

S VÝHLEDEM NA MOŘE

Wauquiez Pilot Saloon 42

Loděnice Wauquiez představila ve světové premiéře na BOOT Düsseldorf svou nejnovější plachetnici Pilot Saloon 42. Elegantní design, inovativní technologie a výhled na oceán zevnitř lodě jsou základní vlastnosti tohoto modelu. Loď může být dodána se dvěma nebo třemi kajutami v dekoru teaku či světlého dubu. Je snadno ovladatelná a život na její palubě bude pohodlný i při delších plavbách.

Více na www.wauquiez.com.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	12,99 m
Šířka	4,34 m
Ponor	1,65/2,15 m
Hlavní plachta	46 m²
Gena	43,5 m²
Motor	54/80 HP Yanmar SD
Objem palivové nádrže	415 l
Objem nádrže na vodu	615 l



K 25. VÝROČÍ

Grand Banks Eastbay 44

Řada Eastbay letos slaví 25. výročí novým modelem nesoucím označení EB44. Má tři pohodlné kajuty, krytý kokpit, vysoké boky, širokou koupací plošinu, mnoho úložných prostor a hluboký kýl do tvaru „V“, díky kterému je schopen bezpečně plout i na otevřeném moři a který zajišťuje dostatečnou stabilitu při manévrování. Interiér kombinuje řadu luxusních materiálů včetně teaku, kamene a kůže, jež vytvářejí příjemnou atmosféru, a nabízí tři varianty uspořádání. Loď pohání dva vznětové motory Volvo Penta IPS 600 o výkonu 435 koní, s nimiž dosahuje cestovní rychlosti 0 uzlů a maximální 32 uzlů. Více na www.granbanks.com.



MALÝ A PŘITOM VELKÝ

Technohull T688

S délkou 7,2 m dává tento člun RIB, který pochází z řeckého pobřeží nedaleko Athén a patří nejmenším modelům v nabídce, dostatek pohodlí a sportovní výkon při rychlosti přes 50 uzlů. Je ideální pro každodenní výlety, ale hodí se také jako tendr k megajachtám. Osazen může být motorem až do výkonu 250 koní. Středová konzola s úložným prostorem, komfortní křesla i sedačky a koupací plošina se zasouvacím koupacím žebříkem patří do základní výbavy. Více na www.technohull.com.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	7,2 m
Šířka	2,55 m
Výtlak	1 600 kg včetně motoru
Maximální výkon motoru	250 HP
Objem nádrže na palivo	250 l
Objem nádrže na vodu	80 l



Historický Libštát

Již jen dva roky schází a završí se půl století libštátských setkání. Neskutečné. Libštátský příběh, který začal spuštěním plachetnice ACHÁT v roce 1969 na vodu a jeho plavbami v Řecku a Jugoslávii, zatím stále nekončí. Když jsme tehdy objevili krásy jachtingu a následující roky v ČSSR příliš radostí nepřinášely, skromně jsme se pokusili v pár hodinách nabídnout lidem radost, inspiraci a poučení do života. Před časem Jaroslav Bernt obdržel e-mail ze Švýcarska od lidí, kteří se zúčastnili setkání v roce 1976. „V té dusné době jsme se jako účastníci ocitli najednou v úplně jiném, neuvěřitelně sympatickém, neuvěřitelně normálním světě,“ píše se v e-mailu. To, že se jachtaři setkali již po 48., je dokladem smysluplnosti tehdejšího počínu bratří Havlíčků a Zdeňka Netřebského z Libštátu. Již dvě generace jachtařů se vystřídaly na libštátském pódiu. Jména Záruba, Bajgar, Ertl, Kramářovi, Březný, Pátí, Klempa, Rössler a další by neměla být v české jachtařské historii zapomenuta. Letos hodinový program zahájil Martin Blagoev přehledem dění v České asociaci námořního jachtingu. Zpravodajství z regatového námořního jachtingu kromě filmu z 21. České námořní rallye

zajišťuje již několik let spolehlivě Zdeněk Sünderhauf. Tentokrát prezentoval úspěchy EHEB týmu v roce 2017, úspěchy Milana Kolářka v minulé sezoně a osobnost světového jachtaře Jeana Le Cama. O účasti LA GRACE v Tall Ships Races informoval Josef Dvorský. Ruský jachtař Nikolaj Litau představil své zcela výjimečné polární plavby na jachtě APOŠTOL ANDREJ. Již 11. česká jachta uskutečnila plavbu kolem světa. Průběh této plavby na lodi TANGA-ROA popsal Zdeněk Teubner. Telefonicky účastníky setkání pozdravil Jiří Denk, který se s jachtou nachází v Jižní Georgii. Zdeněk Žižka popsal zajímavý příběh estonské plachetnice. Martinovi Dolečkovi se podařilo opravit jeho loď ALIU v Austrálii, poděkoval všem, kteří přispěli ve startu na opravu, a představil Johna Roberta Pyee „kouzelného dědečka“ z Austrálie. Nečekaným hitem odpoledne se stal Pavel Kocourek, doktorand univerzity v New Yorku, s příspěvkem Z bezdomovce majitelem tří jachet. Tomáš Kůdela se ve svém filmu Plavba životem vyznal, jak jachting obohacuje jeho život. Program uzavřel host setkání Jiří Oliva letným pohledem na jeho plavbu kajakem kolem Evropy. Příští, již 49. setkání



Ruský jachtař Nikolaj Litau

v Libštátě se uskuteční 9. února 2019. Vzhledem k tomu, že libštátská setkání jsou do značné míry i historií posledních 50 let námořního jachtingu u nás, připravuje se k výročí sborník 50 let Libštátu. Tímto vyzýváme zájemce ke spolupráci, kontaktujte Jaroslava Bernta – bernt@sysayonara.cz.

Nová prodejna lodí v pražské Velké Chuchli



K 25. výročí zastoupení značky Honda Marine firmou BG Technik byla v sídle společnosti otevřena zbrusu nová prodejní výstava lodí a lodních motorů. Na zakryté ploše o velikosti přes 500 m² zde firma BG Technik prezentuje sortiment lodí pro širokou veřejnost. Kromě malých nafukovacích člunů Hon-Wave přímo od Hondy jsou zde vystaveny rekreační motorové lodě značky Marion, luxusní motorové lodě od finského výrobce AMT, nafukovací sportovní a profesionální RIB čluny polského výrobce Sportis, luxusní RIBy z Itálie značky Capelli, obytné lodě polské značky Delphia, pracovní hliníkové lodě MS Boat také z Polska, švédské Arronety a holandské zakázkové pracovní lodě Allunautic. Kromě výše zmíněného tady najdete rovněž kompletní sortiment závěsných lodních motorů Honda a vestavěných lodních motorů Yanmar. Firma poskytuje zákazníkům jak značkový prodej, tak i kompletní servis a montáž zmíněných lodních motorů a lodí. Více na www.honda-marine.cz nebo přímo na adrese U Závodiště 251, Praha 5 – Velká Chuchle.

Mistrovství České republiky vodních skútrů



KALENDÁŘ ZÁVODŮ

19. 5.	Matylda Most
2. 6.	Skochovice
16. 6.	Rozkoš
16. 9.	Klecánky
www.czechjetskirace.cz	



Four Winns Vista 255



LODĚ SKLADEM - IHNED K ODBĚRU



Four Winns Horizon 190



Zodiac Medline 500

Formula Future, mistrovství světa juniorů na motorových člunech

Spojené arabské emiráty. Daleká exotika, ve které je vodní motorismus velmi populární. Pořádají se zde pravidelně závody různých disciplín. Poprvé v historii se tu ale pořádá mistrovství světa třídy Formula Future – aneb recept na budoucnost. Právě tak pojmenovala Union Internationale Motonautique kategorii pro děti a mládež od šesti do osmnácti let, když v 70. letech minulého století vznikala. Závodění motorových člunů na slalomových tratích má za úkol vychovávat mladé sportovce a naučit je ovládat člun tak, aby mohli postoupit do kategorií rychlejších a náročnějších. Existuje mnoho sportů, kde nám repre-



Foto Jan Kozák

KALENDÁŘ ZÁVODŮ

Datum	Typ závodu	Místo konání	Pořadatel
21. 4.	Kontrolní závod	Čelákovice	1. Čelákovický klub vodních sportů
19. 5.	1. kolo Paralelní slalom	Měchenice	TJ Tatran
26. 5.	1. kolo Manouvering	Děčín/Rozbělesy	KVM Děčín
16. 6.	2. kolo Manouvering	Praha-Podolí	TJ Tatran
8. 9.	3. kolo Manouvering	Čelákovice	1. Čelákovický klub vodních sportů
22. 9.	2. kolo Paralelní slalom	Žernosecké jezero	KVM Děčín
12.–18. 11.	Mistrovství světa	Fujairah Int. Marine Club	Spojené arabské emiráty

zentanti dělají radost svými výsledky a přivázejí cenné medaile z těch nejprestižnějších klání. Jedním z takových je právě Formula Future. Česká republika se titulových závodů účastní pravidelně od roku 1999. A to s velkým úspěchem. V uplynulých letech se naši jezdci stali několikrát mistry Evropy i světa a snad tomu tak bude i letos v listopadu ve Fujairahu. V současnosti funguje na našem území hned několik klubů, kde je možné trénovat a zkusit štěstí i v reprezentaci. V případě zájmu se můžete zajeť podívat na závody, nebo kontaktovat vedoucí dětí a mládeže při Českém svazu vodního motorismu paní Moniku Mrkvičkovou. Kontakt najdete na stránkách www.csvm.cz.

Mistrovství světa XCAT

První závod sezony se bude konat v Fujairahu ve Spojených arabských emirátech od 10. do 13. dubna. Na startu se objeví noví stavitelé lodí i nové týmy. Světové série se zúčastní 14 týmů ze tří kontinentů. Pojede se celkem 12 závodů v Číně, Spojených arabských emirátech a v Evropě.

Obhájci titulu jsou Salem al Adidi a Eisa al Ali z týmu VICTORY OF DUBAI, kteří vloni těsně zvítězili před Brettem Luhrmannem a Pálem Virikem Nilsenem z TEAMU AUSTRALIA. Všichni čtyři budou na startu i letos, stejně jako většina pilotů, kteří závodili vloni. Více na <https://x-cat.racing>.



Race Camp, závody motorových člunů pro každého

Sezona vodních motoristů se kvapem blíží a pro ty, co mají loď a chuť si zazávodit, je tu série Race Camp. Je to již pár let, co se členové Českého svazu vodního motorismu dohodli, že si uspořádají závod, kde si to mezi sebou rozdají. První závod pod názvem Kralupská míle oslavil v roce 2017 už své desáté narozeniny. Od té doby přibýli nejen aktéři, ale ještě dvě akce: Roudnický trojúhelník a Race Camp Klecany. Tyto amatérské závody sportovních a rekreačních lodí jsou otevřené pro kohokoli, kdo by se chtěl zúčastnit. Stačí mít k dispozici loď a splnit bezpečnostní podmínky – například vlastnit helmu a vestu. Není to totiž jen legrace, ale i pořádný adrenalin, vždyť některé čluny mohou dosahovat rychlosti až 130 km/h. V případě, že se rozhodnete závodů zúčastnit (i jako divák), se více informací dozvíte na www.racecamp.cz.

KALENDÁŘ ZÁVODŮ

Datum	Místo konání	Pořadatel
12. 5.	Roudnice nad Labem	ČSVM
9. 6.	Kralupy nad Vltavou	ČSVM + KVSČ
15. 9.	Klecany	ČSVM + OAK Bay



Foto Jaroslav Kopecký

PŘEDPLAŤTE SI ČASOPIS YACHT

A **VYHRAJTE**

KAPESNÍ NÁSTROJ
**LEATHERMAN
SKELETOOL® RX**

yacht

Každý, kdo si v dubnu předplatí časopis Yacht, bude zařazen do soutěže o kapesní nástroj **LEATHERMAN SKELETOOL® RX**. Nabídka platí pro objednávky uzavřené v rámci České republiky. Výherci budou zveřejněni v Yachtu 6/2018.

LEATHERMAN SKELETOOL® RX

MULTITOOL PRO PROFESIONÁLNÍ ZÁCHRANÁŘE

Leatherman SKELETOOL RX je „záchrannářskou“ variantou oblíbeného multitoolu Skeletool. I tento oranžový kapesní nástroj se vyznačuje atraktivním designem, extrémní odolností a robustním tělem s odlehčovacími otvory. Ty ho s pouhými 142 gramy činí jedním z nejlehčích nástrojů své třídy.

V na první pohled jednoduchém multitoolu naleznete vše základní, co potřebujete mít záchrannář po ruce: čepel nože se zubatým ostřím je vyrobena z prémiové oceli 154CM, čelisti kleští v sobě kombinují kleště s jehlovou špičkou, utahovací kleště a štipací kleště tvrdých a měkkých drátů. Dále Skeletool RX obsahuje sadu bitových šroubováků a hrot z karbidu wolframu, extrémně tvrdého materiálu, pomocí něhož rozbijete i bezpečnostní skla havarovaných aut. Díky karabině, která je kombinovaná s otvínákem na láhve, můžete multitool nosit zavěšený na opasku či na poutku batohu a mít ho kdykoli po ruce.

Na originální produkty Leatherman se vztahuje záruka 25 let.

Doporučená cena: 3 690 Kč

Více na <http://www.leatherman.cz/produkty/multitooly/leatherman-skeletool-rx/show/>



PŘEDPLATNÉ OBJEDNÁVEJTE



SEND Předplatné s.r.o., Ve Žlíbku 1800/77
hala A3, 193 00 Praha 9



+420 225 985 225



FAX

+420 225 341 425



yacht@send.cz

SMS

Pošlete sms ve tvaru **PREDPLATNE YACHT JMENO PRIJMENI ULICE CISLO DOMU PSC MESTO 1, 2** nebo **3 ROKY** (podle toho, na kolik let chcete předplatné objednat) na číslo **+420 605 202 115**. Cena SMS je běžná dle vašeho tarifu. Zašleme vám složenku, po jejímž zaplacení vám začne časopis chodit do schránky.



PŘEDPLAŤTE SI ELEKTRONICKY www.yacht-magazine.cz | www.alza.cz/media/casopisy

NÁVRAT ČLUNŮ NA KŘÍDLECH

FOILER



Saúdskoarabská loděnice Enata Marine přišla se zajímavou novinkou. Její motorová jachta doslova létá nad vodou. Umožňují jí to křídla (foily) na spodní straně trupu. Tento princip plavby je poměrně starý. První experimenty s ním prováděl Ital Enrico Forlanini už před 120 lety.





Jakmile dosáhnete rychlosti osmnáct uzlů, stačí zmáčknout tlačítko FLY MODE na palubní desce a vaše loď se vznese nad hladinu.

Nastartujete motor a rozjedete se. Jakmile dosáhnete rychlosti osmnáct uzlů, stačí zmáčknout tlačítko FLY MODE na palubní desce a vaše loď se vznese nad hladinu. Můžete svým hostům podávat šampaňské a nerozlít přitom ani kapku. V letovém módu se totiž Foiler pohybuje hladce, bez jakéhokoliv houpání. Nadnášen svými rozkládacími křídly dokáže vyvinout rychlost až čtyřicet uzlů. Proti konvenčním motorovým jachtám ušetří dvacet procent paliva. Letového módu je Foiler schopen do výšky vln jeden a půl metru. Pokud už letět nechcete, můžete mód zase vypnout. Křídla se složí a loď pluje dál v konvenčním „archimédovském“ módu.



Křídla se složí a loď pluje v konvenčním „archimédovském“ módu.

V letovém módu se Foiler pohybuje hladce, bez jakéhokoliv houpání.

Foiler má na délku necelých 9,5 metru. Uveze osm lidí (nosnost 1 000 kg). Pohon má hybridní. Dva dieselové motory BMW, každý o výkonu 320 koní (239 kW), pohánějí kromě dvojice šroubů i dva elektrické generátory Enata. S těmi Foiler zvládne deset minut nehlučně klouzat desetiuzlovou rychlostí. Při nižších rychlostech vydrží generátory pocho-pitelně déle. Hodí se to třeba k manévrování v přístavu. Na jedno naplnění 300litrové ná-



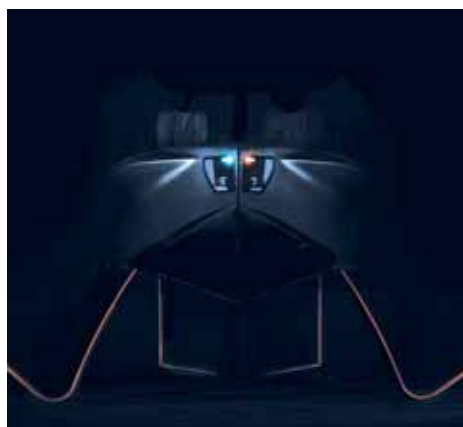
Loď má širokou koupací plošinu.



Při cestovní rychlosti kolem 20 uzlů upluje až 240 námořních mil.



Luxusní prostorný kokpit



Tlačítka pro přepínání režimů



Se složenými foily

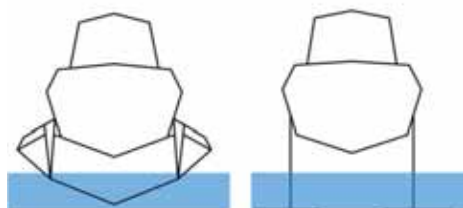


Schéma dvou základních typů hydrofoílů – mohou mít křídla buď ve tvaru písmene „V“ jako Foiler, nebo obráceného „T“.

drže má létající jachta slušný akční rádius 130 námořních mil při rychlosti 30 uzlů. Při cestovní rychlosti kolem 20 uzlů upluje až 240 námořních mil.

Rok čekání

Firma Enata, jejíž další divize podnikají v oblasti letectví a architektury, nabízí Foiler ve třech konfiguracích kokpitu. Dvě jsou otevřené, jedna uzavřená. Pokud byste si loď chtěli koupit, počkáte si až dvanáct měsíců. Jsme svědky začátku nového trendu? Budou teď výrobci nabízet čluny s foily častěji? Mají mnoho nesporných výhod. Z pohledu fyziky jsou voda i vzduch obojí tekutiny. Jejich chování se dá popsat pomocí stejných rovnic. Rozdíl je jen v para-

metrech. Proto přibližně ve stejné době, kdy bylo vynalezeno letadlo těžší než vzduch, začali konstruktéři experimentovat i s křídlem, které se místo vzduchu pohybuje ve vodě. Říká se mu hydrofoil. Funguje stejně jako křídlo letadla, ale třeba i lodní plachta. Kvůli jeho vypouklému tvaru teče voda okolo vrchní strany křídla pomaleji než okolo spodní. Vznikne podtlak, a hlavně síla směřující vzhůru. Voda je hustší než vzduch a má jinou viskozitu. Proto může mít hydrofoil v porovnání s křídlem letadla menší plochu.

Dvě možnosti

Jakmile foily loď vyzvednou, začne proti vztlaku působit tíha trupu. Vznikne rov-



S generátory Enata Foiler zvládne deset minut nehlukně klouzat desetiuzlovou rychlostí.



Na foilujících katamaranech se jel také poslední ročník Poháru Ameriky.

nováha. Loď se pak pohybuje ve stálé výšce nad hladinou. Slovo hydrofoil se používá také k označení lodi, která takovými křídly disponuje. Proti konvenčním plavidlům je rychlejší a má menší spotřebu. Hydrofoily mohou mít křídla buďto ve tvaru písmene „V“ jako Foiler, nebo obráceného „T“. Druhá možnost je z energetického hlediska výhodnější. Není ovšem stabilní. Využije nestálé změny konfigurace křídel řízené počítačem.

Proti konvenčním plavidlům je Foiler rychlejší a má menší spotřebu.

Člun na křídlech vynalezl Ital Enrico Forlanini v roce 1898. Mimochodem sestrojil i jednu z prvních helikoptér, kterou poháněl parní stroj. Zabýval se také stavbou vzducholodí.

Další průkopníci hydrofoilů byli slavný britský konstruktér John Thornycroft a vynálezce telefonu Alexander Graham Bell, jenž se svým spolupracovníkem Caseyem Baldwinem postavil proslulý člun HD-4. Ten v roce 1919 dosáhl rychlosti 62 uzlů. Byl to rekord, který vydržel dvě desetiletí. Replika HD-4 je k vidění v Bellově muzeu v kanadské vesničce Baddeck v provincii Nové Skotsko.

Otevřená budoucnost

První komerční čluny s foily začala stavět po druhé světové válce švýcarská firma Supramar. Její zakladatel Němec Hanns von Schertel využil znalosti načerpané při konstrukci (nakonec nepoužitých) hydrofoilů pro nacistickou Kriegsmarine. Supramar postupně vyvinul šest úspěšných modelů člunů s křídly. Zlatá éra těchto člunů byla šedesátá a sedmdesátá léta.



Pohodlné sezení na přídi



Křídla neboli foily

Platilo to i pro válečné námořnictvo. Plachetnice s foily zažívají nyní velký rozmach. Jedna z nich, francouzský trimaran HYDROPTÈRE, dosáhla v roce 2009 rychlostního rekordu 56,3 uzlu. Už dávno se nejedná jen o lehké okřídlené Mothy. Na foilujících kataranech se jel také poslední ročník Poháru Ameriky. Na kataranu s foily Flying Phantom závodí i David Křížek.

Text Radek John

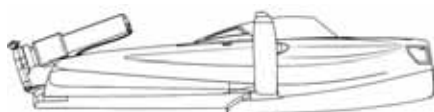
Foto Guillaume Plisson a archiv YACHT



Člun na křídlech vynalezl Ital Enrico Forlanini v roce 1898.



Alexander Graham Bell se svým spolupracovníkem Caseym Baldwinem postavil slavný člun HD-4. Ten v roce 1919 dosáhl rychlosti 62 uzlů. Byl to rekord, který vydržel dvě desetiletí.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Foilor	
Délka	9,6 m
Šířka	3,3/7,2 m (bez/s foily)
Ponor	0,6/1,9 m (bez/s foily)
Výška nad hladinou	2,8/3,7 m
Nosnost	1 000 kg
Počet osob	8
Motory	2x diesel BMW 320 HP + 2x elektrický pohon Enata
Cestovní rychlost	17 uzlů
Maximální rychlost	40 uzlů
Objem nádrže na palivo	300 l
Certifikace CE	B
www.foiler.com	

inzerce

TPS CENTRUM®
SALE & CHARTER



SUNBEAM



HANSE



MOODY



SELENE

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

POŘADATEL ČESKÉ NÁMOŘNÍ RALLYE

22. Česká námořní rallye Mistrovství ČR One Design
13. - 20. 10. 2018

www.tpscentrum.cz

ZASTOUPENÍ ZNAČEK

SUNBEAM
YACHTS

Dehler

Hanse
BREAKING RULES - BETTING TRENDS

Moody

SEALINE

FJORD

SELENE
YACHTS

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

PERLA Z BRITÁNIE



PEARL 65



Firma Pearl Yachts byla založena ve Velké Británii v roce 1997 s cílem vyrábět luxusní motorové lodě s velkým vnitřním prostorem a vynikajícím designem. Patří mezi několik málo prominentních britských loděnic. V současné době nabízí modely Pearl 65, Pearl 80 a Pearl 95.



Vyvážené poměry mezi rozložením hmotnosti a tvarem trupu pod čarou ponoru napomáhají dobré stabilitě, umožňují vysokou rychlost lodě a snížení spotřeby paliva.

Nejmenší z nich jsme si poprvé prohlédli vloni v září na výstavě v Cannes a letos v lednu v Düsseldorfu. Obvyklým rysem lodí této kategorie je velká otevřená zadní paluba, od salonu a kuchyně oddělená rozměrnými prosklenými skládacími dveřmi. Po jejich

otevření vzniká dostatek místa pro společenské akce, či jen pro spojení salonu a kuchyně s vnějším prostorem. Malou vadou na kráse je skutečnost, že salon je oproti kuchyňskému zázemí a zadní palubě vyvýšen o dva schody. Je to cena za potřebnou výšku v podpalubí.

Kuchyň je samozřejmě opatřena veškerým potřebným zařízením, jako je lednice, dřez, skříňky s vybavením, varná deska... Umístění kuchyňského prostoru mezi zadní palubou a salonem je z hlediska logistiky velice výhodné. Ve vlastním salonu se nacházejí po-



Malou vadou na kráse je skutečnost, že salon je oproti kuchyňskému zázemí a zadní palubě vyvýšen o dva schody.



V přední části salonu na pravoboku najdeme řídicí pult se dvěma komfortními křesly.



Pod salonem je situována rozměrná majitelská kajuta s dvojlůžkem a vlastním příslušenstvím.

hodlné pohovky se stolem, audio a video zařízením. V přední části salonu na pravoboku najdeme řídicí pult se dvěma komfortními křesly.

Pod salonem je situována rozměrná majitelská kajuta s dvojlůžkem a vlastním příslušenstvím. Sem se vchází po schodech z přední části salonu. Chodbička pod schody vede do přední VIP kajuty, která je rovněž vybavena dvojlůžkem. Na pravoboku je potom třetí kajuta se dvěma jednolůžky. Dvě lůžka nad sebou poskytne další kajuta na levoboku. Mezi těmito třemi kajutami



Do majitelské kajuty se vchází po schodech z přední části salonu.

jsou vestavěna na levoboku a pravoboku dvě samostatná sociální zařízení. Další menší kajuta pro profesionální posádku se dvěma lůžky s WC a umyvadlem se nachází na zádi s odděleným vchodem přímo ze zadní vstupní paluby, je umístěna mezi motorovým prostorem a majitelskou kajutou.

Motorový prostor pro dva, eventuálně tři motory je přístupný po otevření poklopů na zadní palubě a z garáže pro člun. Na palubě je dostatek místa na sezení či opalování na čalouněných sedačkách. Právě pod tímto sezením se skrývá uzavíratelná garáž pro



Obvyklým rysem lodí této kategorie je velká otevřená zadní paluba, od salonu a kuchyně oddělená rozměrnými prosklenými skládacími dveřmi.



Na flybrigde se vystupuje po schodech ze zadní paluby.



Na levoboku je čtvrtá kajuta s palandami.

malý člun, vodní skútr či jiné sportovní náčiní. Na zádi je jako obvykle hydraulicky ovládané koupací plato.

Na flybrigde se vystupuje po schodech ze zadní paluby. Najdeme na něm druhé ovládací centrum, opět se dvěma pohodlnými křesly využívanými za pěkného počasí. V přední části je veliký prostor na opalování, vzadu je umístěn stůl a sedací lavice. Flybridge je kryt otevřenou konstrukcí, která umožňuje použití bimini. Na konstrukci jsou rovněž instalovány antény, radary a jiná navigační zařízení.



Na lodi jsou celkem tři koupelny pro hosty.



Na pravoboku je potom třetí kajuta se dvěma jednolůžky.

Celkový design je koncipován ve střídavých příjemných přírodních barvách. Veškeré vnitřní zařízení má přímé linie, bez kulatých tvarů či oblouků. Materiál je však luxusní tak, jak je u známé anglické architektky Kelly Hoppen zvykem.

Vnitřní design je rovněž v souladu s hranatými okny, použitými v neobvyklém počtu na bocích trupu lodě v pruhu tmavě modré barvy. Jediným výraznějším zakřivením linií

trupu je hrana střešní konstrukce salonu, která na zádi přechází plynule do sloupků pevné stříšky horní paluby. Vyvážené poměry mezi rozložením hmotnosti a tvarem trupu pod čarou ponoru napomáhají dobré stabilitě, umožňují vysokou rychlost lodě a snížení spotřeby paliva.

Text Alexander Sadílek

Foto Pearl Yachts



TECHNICKÉ ÚDAJE

Pearl 65	
Délka	20 m
Šířka	5,16 m
Ponor	1,3 m
Výtlak	35 t
Počet lůžek	8+2
Motory	2x Volvo IPS 800 HP/ 3x Cummins Zeus 600 HP
Objem nádrže na palivo	3 500 l
Objem nádrže na vodu	900 l
Max. rychlost	32 uzlů
Dojezd	350 Nm
www.pearlyachts.com	



Přední VIP kajuta je rovněž vybavena dvojlůžkem.

inzerce

NOVÁ
prodejna lodí v Chuchli
HONDA
MARINE

V Praze ve Velké Chuchli jsme otevřeli největší prodejnu lodí, lodních motorů a příslušenství na ploše přes 500m²

HONDA MARINE, U Závodiště 251/8, Praha 5 - Velká Chuchle, tel.: 283 870 850 www.HONDAMARINE.cz

NEJEN PRO TRENÉRY

test
yacht



ZODIAC PRO OPEN 550



www.marine

PRO OPEN

401 538



Hluboký „V“ trup s lehkostí řeže vlny a přispívá tak k optimálnímu výkonu.



Na konzole je dostatek místa pro osazení navigačními přístroji.

Zodiac PRO Open 550 jsem během loňského roku měla možnost testovat hned několikrát. Kromě klasického testu v Praze na Vltavě jsem na něm strávila i několik víkendů při závodech Optimistů, na které ho zapůjčila firma Marine. Tento člun se totiž výborně hodí pro trenéry i rozhodčí jachtařských závodů, ale lze za ním i tahat lyžaře, rybařit z něj nebo ho využít pro výlety na dovolené.

Tento osvědčený model dostal před dvěma lety nový šedo-černý design, ale zachoval si všechny vlastnosti, které z něj dělají po dlouhou dobu velmi oblíbenou loď. Jeho hluboký „V“ trup s lehkostí řeže vlny a přispívá tak

k optimálnímu výkonu. Sklápěcí středová konzola řízení s výškově nastavitelnou sedačkou pro dva ukrývá 83l palivovou nádrž a vyjímatelný úložný box. Její plochá horní část umožňuje instalaci celé řady navigačních nástrojů a snižuje celkovou

výšku člunu, což se hodí při ukládání do garáže. Válce na testované lodi byly vyrobeny z materiálu Strongan, možný je ale i Hypalon Neoprene, trup je laminátový. V základní výbavě nechybí ani navigační světla či čtyři držáky rybářských prutů. Testovaný model měl navíc opalovací lehátko na přídi, koupací žebřík na zádi a pylon na tahání vodního lyžaře. Na zádi jsou další sedačky pro tři dospělé. Sedět se dá ale i na bocích lodi, po celém jejich obvodu vede lano, za které se můžete bezpečně držet. Tento člun totiž uveze až 11 lidí. Na zvýšené laminátové přídi najdeme rolnu, schránku a držák na kotvu i nerezové vazáky. Z další nadstandardní výbavy je k dispozici piknikový stůl, bimini či perseník.

Člun byl osazen motorem Evinrude 115 HP, s nímž podává velmi dobré výkony. Hluboký



Na zádi jsou sedačky pro tři dospělé.



Na sedačku ke středové konzole se pohodlně vejdu dva lidé.

1993 - 2018

25 ROKOV
S VAMI**inidjex**
spol. s r.o.25 ROKOV
PRE VÁS

inzerce



Zodiac PRO Open 550 se osvědčil i jako člun pro komisi na jachtařských závodech.

kokpit s vysokými boky zajišťuje, že voda na větších vlnách a při rychlé jízdě nestříká dovnitř. Kokpit je samovylévací a podlaha je opatřena protiskluzovou vrstvou. Zodiac PRO Open 550 se jako trenérský člun rozhodně osvědčil, spokojeni s ním byli i členové závodní komise, kteří ho měli možnost využívat. Je to robustní, rychlý a bezpečný člun, který bez problémů zvládne pobřežní plavbu v tvrdších podmínkách a silném větru.

Text Eva Skořepová

Foto autorka a Kajetán Tvrdík



Nechybí koupací žebřík.



Na zvýšené laminátové přídě najdeme rolnu, schránku a držák na kotvu i nerezové vazáky.

**TECHNICKÉ ÚDAJE****Zodiac PRO Open 550**

Délka	5,5 m
Šířka	2,5 m
Počet komor	5
Hmotnost	440 kg
Nosnost	1 460 kg
Počet osob	11
Max. výkon motoru	120 HP
Cena	541 000 Kč včetně DPH bez motoru (materiál Strongan) 600 000 Kč včetně DPH bez motoru (materiál Hypalon Neoprene)

www.marine.cz
www.inidjex.sk

Automatická
záchranná vesta
BALTIC DELTA 150N
s 5-ročnou zárukou.
89,00 EUR
~~119,00 EUR~~
Vrátane 20% DPH

**Mimoriadna
jubilejná zľava na
vybrané produkty**

2018
1993 **25%**
zľava na vybrané produkty

BOAT CARE
produkty pre
starostlivosť
o loď

Zľava sa vzťahuje aj na ďalší
tovar ako leštiace prostriedky,
pásy, kotúče, ochranné pomôcky
(okuliare, sluchátka, ochranné obleky) a pod.

Akcia platí do konca roku 2018
alebo do vyčerpania zásob.

inidjex
spol. s r.o.

CENTRUM VODNÝCH ŠPORTOV

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



KDYŽ SE ŘEKNE MARION

Počátky stavby lodí Marion sahají do 70. let minulého století. Dříve narození čtenáři určitě pamatují období Československa, které bylo součástí RVHP (Rady vzájemné hospodářské pomoci). Tehdejší země východního bloku (Československo, Polsko, Maďarsko a NDR) si plánovitě rozdělovaly jednotlivé hospodářské a ekonomické oblasti mezi sebou a Polsko v té době bylo považováno za velmoc ve vývoji, výrobě a zpracování laminátů a jim podobných materiálů. Tato skutečnost sehrála klíčovou roli ve výběru profese pozdějšího zakladatele a zároveň majitele společnosti Polyester Yacht Mariusze Majorczyka.

Mariusz je vzorovým příkladem člověka, pro kterého se stalo jeho hobby hlavním zdrojem obživy. Od mládí tíhnul k lodím, jachtingu a kanoistice věnoval veškerý svůj volný čas. Protože špič-

kové sportovní lodě a materiál byly v té době jen těžko dostupné, bylo naprosto normální, že si museli sportovci buď lodě vyrobit úplně sami, nebo si svépomocí upravovat ty, které byly k dispozici. Mariusz využíval svých boha-

tých zkušeností s manipulací s laminátem a laminovacích technologií pro výrobu různých dílů k malým lodím nejdříve pro sebe, později i pro své kamarády, kteří je používali dokonce i pro četné expedice. Postupem času se dostal až k výrobě celých sportovních lodí z kategorie rekreačních kanoí a kajaků pro své blízké a okolí. Na závodech si pozorně všímal technických řešení lodí závodníků ze „západu“ a snažil se své lodě stavět tak, aby byly konkurenceschopné. Jeho jméno se v komunitě sportovních kanoistů a jachtařů stalo brzy pojmem i za hranicemi Polska.

Po zániku východního bloku se pro Mariusze otevřely nevídané možnosti. Malá dílna v klubové loděnici a garáž doma pomalu nestačily na stále narůstající produkci, takže netrvalo dlouho a v polských Chojnicích nedaleko Gdyně se postupně rozjela výroba i větších plavidel. V následujících letech majitel firmy neustále zdokonaloval své dovednosti v technologii ručně kladeného laminátu a v roce 2005 byla postavena zbrusu nová výrobní hala. Po rozsáh-

lých investicích do modernizace výroby začíná továrna Polyester Yacht vyrábět nové motorové čluny pod značkou Marion, které si postupem času rychle našly nová odbytiště. Dynamicky se zvyšující výroba vyrostla až na dnešní kapacitu kolem 1 000 lodí ročně ve 39 modelech, převážně pro sportovně-rekreační či rybářské účely. Díky dlouhodobé praxi v konstrukci lodí, jachet a jiných plovoucích zařízeních je dosaženo velmi příznivých jízdních vlastností jak na chráněných vnitrozemských, tak i přímořských vodních plochách.

Marion 355

Mariony se vyrábějí v délkách od 3 do 7,6 metru a jsou obchodně rozděleny do čtyř skupin:



Marion 500 Classic



Marion 355

pramice, classic, rybářské lodě a rekreační motorové lodě. Nejpopulárnější pramicí je Marion 355. Jedná se o otevřenou 3,5 m dlouhou pramicí pro tři osoby. Je ideálním řešením vhodným pro rybaření a rekreační účely. Pro pohon lze využít závěsný lodní motor o maximálním výkonu 3 HP.

Marion 500 Classic

Marion 500 Classic je typickým představitelem kategorie classic. Je to moderní a velmi líbivá

výletní otevřená loď s řídicí konzolou. Loď holandského typu s otevřenou palubou s možností uzavření pomocí kabria s celozakrytím se hodí hlavně pro rekreaci v podobě jednodenního výletu, pomalé turistické plavby s průvodcem nebo do půjčoven rekreačních plavidel. Je určena pro provoz na vnitrozemských vodách. V přední části se nachází bohatě čalouněné sedačky s možností úpravy na opalovací plochu. V zadní části je další čalouněná lavice a množství užitečných a pro-



Marion 450 Open



Marion 630 Open

storných schránek pro uložení věcí. Díky své šířce loď poskytuje neobyčejnou stranovou stabilitu a velký vnitřní prostor pro pohodlný pohyb po palubě. Vzhledem ke svému prostoru, výborným jízdním vlastnostem a příznivé ceně si rychle získala oblibu v historických centrech měst v Německu, Belgii a hlavně Holandsku. Loď lze pohánět závěsným lodním motorem o výkonu max. 50 HP. Nicméně nejoptimálnější variantou pohonu tohoto plavidla z hlediska užitných vlastností zůstává motor o výkonu 10 nebo 20 HP.

Marion 700 Fisch

Rybářská loď Marion 700 Fisch je mimořádně všestranná a silně individuální. Kokpit s rozměrnou ovládací konzolou s pevnou střechou je doplněn širokou kapitánskou lavicí pro dvě osoby. Posádku může tvořit až osm lidí. K dispozici je hluboká prostorná paluba, vysoké nerezové zábradlí s příďovým košem, po obou stranách obchozí kajuta, sedačky umístěné tak, aby nebránily přístupu do jakéhokoliv koutu paluby, a příslušenství pro rybáře v podobě rampy pro nesení rybářských

prutů. Robustní konstrukce trupu propůjčuje plavidlu mimořádnou stabilitu a dovoluje posádce i rybaření na moři.

Marion 630 Open

Nejširší skupinu výrobního programu značky Marion tvoří rekreační motorové lodě. Nejoblíbenějším modelem je Marion 630 Open. Jedná se o moderní a atraktivní otevřenou loď s řídicí konzolou. Velmi rychlý laminátový člun s otevřenou palubou je určen hlavně pro rekreaci a sportovní vyžití jak na vnitrozemských, tak i na pobřežních vodách. V přední části člunu se nachází čalouněné sedačky s možností úpravy na opalovací plochu. Vnitřek řídicí konzoly poskytuje potřebné místo pro uložení věcí. V zadní části loď najdeme čalouněnou lavici s rozměrným úložným prostorem. V zadním čele je umístěn důmyslný průchod od koupacího žebříku na palubu. Šířka člunu opět zajišťuje výbornou stranovou stabilitu a dostatečný prostor umožňuje bezproblémový pohyb po palubě. Zákazník si může přibojednat bimini nebo kabrio, které podstatně zvýší komfort pobytu na lodi v nepříznivém počasí. Díky svým vlastnostem jsou



Marion 700 Fisch



Marion 450 Cabin

tyto čluny populární kromě Polska i v Německu, Belgii, Francii a u nás. O pohon se stará závěsný lodní motor o výkonu maximálně 175 HP. Loď může být dodatečně vybavena širokou nabídkou různého příslušenství tak, aby dokonale odpovídala individuálním požadavkům každého majitele.

Marion 450 Cabin

Marion 450 Cabin je svojí délkou 4,5 m téměř ideální volbou pro toho, kdo hledá stabilní motorový člun s kajutou. Jedná se o klasický tvar trupu, který je přímo předurčen pro

klidné rekreační cestování. Je ideálním řešením vhodným 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. Čalounění v interiéru je standardně v imitaci kůže, zákazník si však může zvolit za příplatek odstín či materiál dle svého vkusu. Na palubě se nachází uzavíratelné schránky a na zádi je nerezový koupací žebřík. Pro zvýšení komfortu za špatného počasí se dá přiojednat kabrio. Jako pohon

může sloužit závěsný lodní motor o výkonu maximálně 50 HP, nicméně zvláště se závěsným motorem Honda BF10 o výkonu 10 HP se jedná o ideální komplet, který lze využívat i na vodních plochách a tocích splavněných vyhláškou č. 46, platnou od 15. 4. 2015. Loď konstrukčně odpovídá použití na vnitrozemských vodách.

Tolik krátké představení značky Marion, která se objevila nově na českém trhu v podobě laminátových lodí pro širokou veřejnost. Dynamické tvary, mimořádná stabilita jak v klidu, tak i při rychlé plavbě, flexibilita provedení kokpitu a příznivé ceny si rychle získaly přízeň širokého spektra zákazníků jak z řad rybářů, tak i rekreačních uživatelů. Mariony jsou dnes nabízeny zastoupeními po téměř celé Evropě, zejména v Norsku, Švédsku, Dánsku, Německu, Holandsku, Francii, Španělsku, Velké Británii a samozřejmě i v České republice prostřednictvím firmy BG Technik. Modelový průřez lodí Marion byl prezentován na stánku Honda Marine na letošní výstavě FOR BOAT a pro zájemce lze tyto lodě spatřit ve zcela nové „mariňácké“ výstavce lodí a lodních motorů Honda Marine firmy BG Technik na ploše více než 500 m² v pražské Velké Chuchli hned vedle dostihového závodiště.

**Více na www.marionboats.cz
nebo www.hondamarine.cz.**



Marion 750 Sundeck



DEHLER 34

LEGENDA SE VRACÍ

Je tomu třicet let, kdy byl spuštěn na vodu původní Dehler 34, první skutečně výkonný cruiser, který se chytrou kombinací sportovních výkonů a cestovního komfortu stal kultovní záležitostí. Nyní je zde nový Dehler 34, který opět nastavuje standardy výkonnosti a komfortu, další z řady úspěšných konstrukcí návrhářského studia Judel&Vrolijk, jež si zaslouženě vydobyla ocenění Loď roku 2017 v kategorii Best Performance Cruiser, vypisované časopisem Cruising World Magazine, a nominaci na cenu Evropská loď roku 2017 v kategorii Performance Cruiser.



Na levoboku je v úrovni kuchyně vetknut mezi lodním bokem a sanitární buňkou navigační stolek. Předpokládá se, že navigátor bude při práci sedět na konci pohovky, zády ke směru plavby.



Na pravoboku salonu je značná část prostoru obětována kuchyní ve tvaru „L“.



Základním materiálem interiéru je mahagon s matným leskem, nicméně provedení čalounění a jeho barvu si může zákazník vybrat z rozsáhlé nabídky.

Je to už hodně dávno, co firma Dehler hrála v německém jachetním průmyslu druhé housle za vedoucí značkou Bavaria. Nový Dehler 34 jenom potvrzuje, že se role prostřídaly. Věhlasné jachtařské časopisy se předhánějí v lichotivém hodnocení, píší o nové lodi jako o mistrovském díle a předseda poroty, která prestižní ceny udělovala, uvedl, že když se při zohlednění podmínek kategorie pokoušeli najít nejvydařenější průřez mezi cestovním pohodlím a lodí, s níž můžete závodit, znamenal Dehler 34 zásah do černého. Cruiser si už také začátkem roku 2018 připsal první vítězství, když vyhrál zimní regatu v nizozemském Drimmelenu.

Koncepčně vychází Dehler 34 ze své větší a starší sestry, cenami ověřené plachetnice Dehler 38. Vyznačuje se týmiž sportovními a elegantními liniemi, nízkými zužujícími se okny v bocích nástavby, která dávají lodi dynamický vzhled, a světlým vzdušným interiérem. Sportovní ambice však nejvíce prozrazuje nízko posazený a natolik prostorný kokpit, že při regatách poslouží závodní posádce jako dokonalá pracovní plošina. Trup s tvary raceru má svislý klounovec a širokou plochou záď bez převisu, aby při daných rozměrech byla vodoryska co nejdelší a tím konstrukční rychlost maximální. Ke zvětšení plochy plachet a snadnější manipulaci s přídatnými plachtami pro plné kurzy přispívá

čelenová vidlice (u regatového provedení), která také slouží jako držák kotvy. Závodními rysy se též vyznačuje řešení zrcadla. Tvoří je sklopný panel, který se dá u rekreační verze použít jako koupací plošina, u závodní verze není vůbec namontován a záď zůstává otevřená.

Základní problém každé konstrukce výkonného cruiseru spočívá v otázce, jak se vyrovnat s dvojím posláním loď, kde je hranice žádoucího kompromisu, aby byla loď konkurenceschopná v regatách, a přitom dostatečně pohodlná pro rekreaci třeba s rodinou. Nový Dehler 34 tento problém obchází stavebnicovým řešením. Základem je sice jednotný kompozitní trup s dnovým roštem z karbonu, takže výsledkem je velmi tuhá a zároveň lehká konstrukce, avšak pak má zákazník na výběr. A to nejen na výběr trvalý, ale i dočasný. K tomu prvnímu nepochybně patří kýl. Firma nabízí dvojí provedení, jednak patkový kýl o profilu „T“ pro rekreační jachting, jednak litý mečový kýl s olověným vřetenem pro regatový jachting (a také nízký kýl pro mělké vody). Též je na výběr mezi dvěma kormidelními systémy, mezi hlubším a užším kormidelním listem ovládaným pákou pro závody, nebo širším a kratším listem ovládaným dvojicí karbonových kormidelních kol pro rekreační jachting.

K dočasnému výběru patří volba takeláže. V obou případech je Dehler 34 oplachtěn jako redukována šalupa 9/10 s kosátkou 105%, ale je možné volit buď karbonové kulatiny a kompozitní



Dehler 34 se vyznačuje sportovními a elegantními liniemi a nízkými zužujícími se okny v bocích nástavby, která dávají lodi dynamický vzhled.



Lod' může být vybavena genakrem.

plachty Elvstrøm HPM, nebo duralové kulatiny a plachty Elvstrøm FCL, oboje triradiálního stříhu. Rovněž u pevného lanoví je na výběr mezi nerezovými lanky a pruty, jež zaručují absolutní tuhost takeláže. Nikde ale není psáno, že s jakou takeláží loď koupíte, u té zůstanete. Podle změny jachtařských zájmů lze měnit i kulatiny, pevné lanoví a různě plachty kombinovat. Ovšem zákazník se musí dopředu rozhodnout, jakému ovládání hlavní plachty dá přednost. Pro rekreační provedení je standardem tzv. „německý“ otěžový systém s pevnými kladkami po stranách na podlaze kokpitu. Otěžové lano není ukončeno, takže hlavní plachta se dá dotahovat nebo popouštět na každém boku, jak od levobočního, tak pravobočního kormidelního stanoviště. U závodního provedení je do podlahy kokpitu za kormidelní pákou vsazena kolejnice s jezdcem hlavních otěží. Kromě materiálu má zákazník na výběr i typy plachet. Mimo běžného spinakru a genakru doporučuje výrobce na plné kurzy plachtu, kterou firma nazývá Freeride Code (něco jako Code 0). Jedná se o čelní plachtu rozměrově mezi genou a genakrem, která má v závodní verzi plochu 57,9 m²,



U závodního provedení je do podlahy prostorného kokpitu za kormidelní pákou vsazena kolejnice s jezdcem hlavních otěží.

v rekreační 51,3 m². Za zmínku ještě stojí, že stěžeň prochází palubou a je opřen patkou o dnový rošt. Toto řešení dává tužší a pevnější takeláž než běžné zakončení stěžeň na palubě a u lodí pod 40 stop je neobvyklé.

Podstatnou částí palubního vybavení jsou vinšy. Po každé straně kokpitu jsou dvě, k ovládání kosatky a další čelní plachty. Zadní, primárně určené pro otěž kosatky, jsou dostatečně blízko kormidelních kol, takže v případě nutnosti může s lodí manévrovat pouze kormidelník. Na každé straně hlavní lukny je osazena další vinšna a před ní organizér se stopery, jimiž se blokují výtahy a další pomocná lana.

Žádná jachta se dnes neobejde bez elektroniky. Rekreační verze Dehleru 34 používá přístrojovou sadu Cruising firmy B&G, kterou tvoří dva mapové plotry se špičkovými displeji, autopilot a rádio s bezdrátovým připojením k tabletu nebo ke smartphonu. Mapové plotry jsou zakompono-

vány do zakončení kokpitových laviček, těsně před kormidelními koly, jsou tedy k dispozici na obou kormidelních stanovištích. U regatové verze s kormidelní pákou je pak panel přístrojů osazen do průčelí hlavní lukny.



Přední kajuta s dvojlůžkem do „V“ skýtá plné soukromí ve verzi s dveřmi, nebo může být otevřená do salonu.



Záďová kajuta s dvojlůžkem, které je zasunuto pod kokpitovou vanu.



Rekreační verze Dehleru 34 používá přístrojovou sadu Cruising firmy B&G, kterou tvoří dva mapové plotry se špičkovými displeji, autopilot a rádio s bezdrátovým připojením k tabletu nebo ke smartphonu.



Opora nohou je důležitá...



V rozkládacím stole se skrývá bar.



Kromě běžného spinakru a genakru doporučuje výrobce na plné kurzy plachtu, kterou firma nazývá Freeride Code (něco jako Code 0).

Základním materiálem interiéru je mahagon s matným leskem, nicméně provedení čalounění a jeho barvu si může zákazník vybrat z rozsáhlé nabídky. Dehler 34 se dodává ve standardní a výběrové verzi interiéru, které se však liší jen velmi málo, pouze pojetím přední přepážky. Ta je u standardního provedení neúplná, takže přední kajuta

a salon tvoří optický celek. Teprve u výběrové verze představuje plnou stěnu s dveřmi a přední kajuta s dvojlůžkem do „V“ skýtá naprosté soukromí. Vše ostatní je stejné. Salon má dvě podélné pohovky s rozkládacím stolem uprostřed a na pravoboku je značná část prostoru obětována kuchyni ve tvaru „L“. Do příčné pracovní desky je

vestavěn dvojitý nerezový dřez a velká 130l chladnička, na boku je pak výkyvně uložen dvouhořákový vaříč s troubou.

Na levoboku je v úrovni kuchyně vetknut mezi lodním bokem a sanitární buňkou navigační stolek. Předpokládá se, že navigátor bude při práci



inzerce

tern

**Nejkompaktnější a nejvýkonnější
elektro skládačka na světě**

VEKTRON



www.azub.cz


**BOSCH****BAFANG****Nyní i s motorem BAFANG MaxDrive od 59.990 Kč**

Prodejci

Oficiální distributor skládacích kol TERN v ČR a SR je firma AZUB BIKE s.r.o., www.azub.cz, (+420) 777 298 229

Praha, velorama.cz



Praha, Brno, citybikes.cz



Plzeň, kolobezky-plzen.cz



Ostrava, cesky-sport.cz



Bratislava, ecyklo.sk



Bratislava, Senec, Košice, bikeandcity.sk



Dehler 34 je oplachtěn jako redukováná šalupa 9/10 s kosátkou 105 %, ale je možné volit buď karbonové kulatiny a kompozitní plachty Elvstrøm HPM, nebo duralové kulatiny a plachty Elvstrøm FCL (na obrázku), oboje triradiálního střihu.

sedět na konci pohovky, zády ke směru plavby. Tedy žádné velké pohodlí, ale v dnešní době GPS, navigačních počítačů a plánovacích programů zcela dostačující.

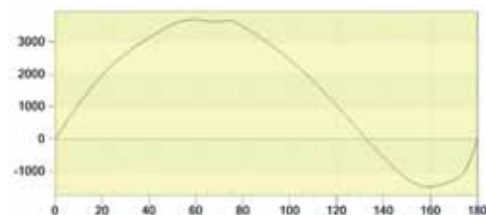
Naproti kuchyni se nachází sanitární buňka, která je řešena firemním patentem UNI DOOR CONCEPT. Spočívá v tom, že vlastní záchod a sprchový kout je od části s umyvadlem oddělen dveřním rámem, do něhož zapadnou vstupní dveře, když chcete oddělit WC od „předsínky“ s umyvadlem. To umožňuje, aby se v sanitární buňce současně jeden člověk sprchoval a druhý se umýval v umyvadle, nebo, po použití dveří k zavření vchodu ze salonu, měl sprchující se člověk větší prostor.

Za kuchyní jsou vstupní dveře do záďové kajuty s dvojlůžkem, které je zasunuto pod kokpitovou vanu. Příčná hráz ji odděluje od velkého úložného prostoru, který zabírá všechno zbývající místo pod kokpitem a na levoboku až k zádi. U lodi se závodními ambicemi, kde se musí počítat s větším množstvím plachet, je takový prostor nezbytností.

Technická výbava svou bohatostí spíše odpovídá rekreační jachtě. Jako pomocný pohon se vestavuje lodní diesel Volvo D1-20 o výkonu 18 HP v provedení Sail Drive s dvoulistou pevnou vrtulí. Zásoba paliva činí 160l. Na motoru je osazen 12V alternátor s dobíjecím proudem až 110 A. Starto-

vací baterie AGM 12V/90 Ah a přístrojová AGM 12V/160 Ah se též mohou dobíjet přes nabíječku kabelem z rozvodu 220 V v marině. Osvětlení jak vnitřní, tak pozici je vesměs provedeno diodami LED. Rozvod vody zajišťuje elektrické čerpadlo a k dispozici je i teplá voda, která se ohřívá odpadním teplem motoru prostřednictvím 20l výměníku nebo při stání v marině elektricky ohříváčem 220V.

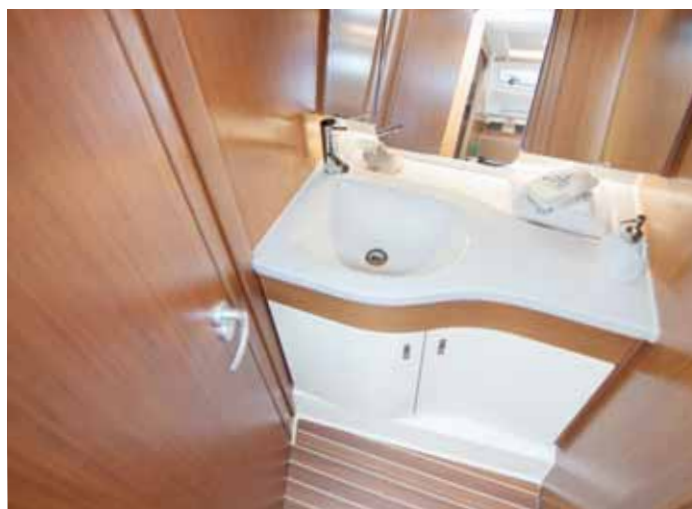
Nový Dehler 34 vyvolal velký zájem odborné veřejnosti a vedl k řadě testů na obou stranách Atlantiku. Loď se vyznačuje čistými, elegantními liniemi a nižším trupem než vyložené cestovní lodě srov-



Křivka stabilizačního momentu, která je zásadní pro bezpečnost plavby. Vyplývá z ní, že Dehler 34 ve verzi s hlubokým kýlem má kritickou nulovou hodnotu 135°, a to jak s duralovými, tak karbonovými kulatinami. Pro názornou představu, teprve když je loď zabodnuta stěžněm do vody pod úhlem 45°, již se nenarovná a převrátí se dnem vzhůru. Je to o 8 až 10 % víc, než je u moderních cruiserů-racerů běžné.

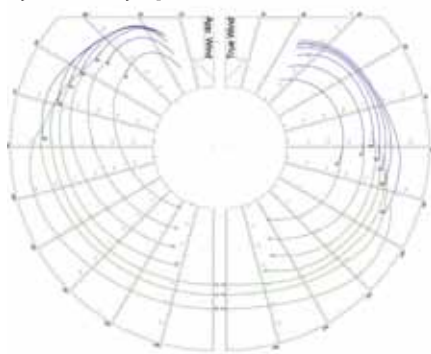
natelné velikosti, což ji spolu s karbonovým oplachtěním činí velmi rychlým cruiserem a dává jí šanci bodovat v regatách. Také se cení velký, ergonomicky dobře řešený kokpit. Poměr druhé odmocniny plochy plachet k druhé odmocnině výtlaku činí 4,5, poměr balastu k celkové hmotnosti 35 %, poměr délky k šířce 3 : 1 a konstrukční rychlost 7,5 uzlu. Všechny tyto koeficienty napovídají, že Dehler 34 je řešen klasičtěji, než odpovídá vzhledu. S tím je v souladu i křivka stabilizačního momentu, která je zásadní pro bezpečnost plavby. Vyplývá z ní, že Dehler 34 ve verzi s hlubokým kýlem má kritickou nulovou hodnotu 135°, a to jak s duralovými, tak karbonovými kulatinami. Pro názornou představu, teprve když je loď zabodnuta stěžněm do vody pod úhlem 45°, již se nenarovná a převrátí se dnem vzhůru. Je to o 8 až 10 % víc, než je u moderních cruiserů-racerů běžné.

Za zmínku stojí i řešení interiéru, k němuž byl nově použit 3D software, jenž se běžně uplatňuje v leteckém průmyslu. Konečně je zde nová loď, která nemá v podpalubí módní hrany a ostré rohy, ale vše je zaobleno, takže nehrozí nebezpečí úrazu.

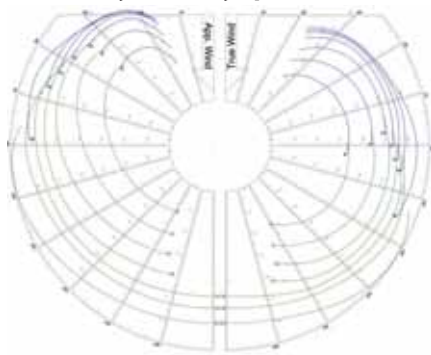


Sanitární buňka je řešena firemním patentem UNI DOOR CONCEPT. Spočívá v tom, že vlastní záchod a sprchový kout je od části s umyvadlem oddělen dveřním rámem, do něhož zapadnou vstupní dveře, když chcete oddělit WC od „předsínky“ s umyvadlem.

Závodní kýl, karbonová takeláž, symetrický spinakr



Turistický střední kýl, duralová takeláž, symetrický spinakr



Polární diagram vznikl na základě testování rychlosti s oběma takelážemi. Přináší velmi zajímavé výsledky. Kdo by očekával dramatické rozdíly, bude zklamán; při skutečné rychlosti větru 16 uzlů nebyla loď s karbonovými kulatinami na žádném kurzu rychlejší o víc než 0,2 uzlu. Nicméně v regatách rozhoduje každý metr, nebo každá sekunda, a i tak nepatrný rozdíl rychlosti činí přes 30 sekund náskoku na každou námořní míli ve prospěch karbonových kulatin.

A necítíte se uvnitř jako na chirurgickém operačním sále, kde je všude sklo a nerez, ale opravdu jako na lodi.

A nedostatky? Snad umístění sladkovodní nádrže v přídi a skutečnost, že nízká základní cena je zavádějící. Abyste získali plnohodnotnou loď, musíte přikoupit spoustu doplňků, což cenu významně zvedne. Máme-li shrnout filozofii, podle níž byl Dehler 34 zkonstruován, dá se říci, že moderní materiálové inovace a poznatky hydro- a aerodynamiky zde byly použity, aby kompenzovaly vyšší hmotnost komfortně vybaveného interiéru. Když k tomu připočteme široké možnosti volby kulatin, plachet a pevného lanoví i další výstroje, nelze se divit, že nový Dehler 34 sbírá ceny a nominace všude po světě.

Text František Novotný

Foto Hanse Group



TECHNICKÉ ÚDAJE

Dehler 34	
Celková délka	10,7 m
Délka trupu	10,3 m
Délka na vodoryse	9,6 m
Šířka	3,6 m
Ponor	1,95/2,1 m (standardní/závodní kýl)
Výtlak	5 950 kg (standard), 5 450 kg (závodní), 6 100 kg (mělké vody)
Balast	2 100 kg (standard), 1 700 kg (závodní), 2 250 kg (mělké vody)
Výška stěžně nad hladinou	16,27/17,02 m (standard/závodní)
Počet lůžek	4+2
Hlavní plachta	37,5/41 m ² (standard/závodní)
Kosatka	27,59/30 m ² (standard/závodní)
Spinakr	77 m ² (pro obě verze)
Genakr	90/100 m ² (standard/závodní)
Freeride Code	51,3/57,9 m ² (standard/závodní)
Motor	18/20 HP
Objem nádrže na palivo	160 l
Objem nádrže na vodu	230 l
Cena	112 500 EUR bez DPH
www.tpscentrum.cz	

inzerce

EPROPULSION



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

LAGOON



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

Allroundmarin®
Alltechnik Handelsges.m.b.H

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

Obchodní partner Allroundmarin
je i ve vašem okolí



DVĚ V JEDNÉ

ANEB MODERNÍ MOTORSAILER

NUVA MS6

Španělská loděnice Nuva Yachts u nás není příliš známá. Důvodem může být fakt, že doposud produkovala pouze moderní motorové čluny velmi nadčasových tvarů, ale i to, že se loděnice poslední roky zaměřuje na kategorii motorsailer.

Lodě tohoto typu byly často a mylně považovány za běžné plachetnice, vybavené silnějším motorem. V našich vodách navíc velmi zřídka k vidění. Současné motorsailery již naštěstí toto špatné všeobecné povědomí zcela vyvracejí a ukazují skutečné propojení vlastností plachetnice a motorového člunu. Asi nejvýraznější takovou lodí byl MacGregor 26X, který v mnoha směrech stanovil první trendy v této kategorii.

Nuva Yachts

Hlavní myšlenkou a cílem Andrése Cárdenase, zakladatele loděnice Nuva Yachts, je spojit pocit klidné a bezpečné plavby s energií a výkonem do jediné lodě. A přesně to motorsailer

umožňuje. Vychutnat si klidnou plavbu na plachty i zažít pocit rychlé jízdy na motorovém člunu. Lodě Nuva se navíc vyznačují opravdu specifickým designem a moderními technologiemi, jako je například GRP pěnový sendvič použitý na trup, karbonový stěžeň nebo plně zatahovatelná a hydraulicky ovládaná balastní ploutev.

Verze MS6/MS6+

Standardní verze s označením MS6 (MS jako MotorSailer) měla světovou premiéru již v roce 2016 během Palma Boat Show na Mallorce. Ještě zajímavější je však verze MS6+, kterou mohla veřejnost poprvé vidět na loňské výstavě v Düsseldorfu a sklídila zasloužený zájem. Dispo-



Verze MS6+ disponuje elektrickým vysunovacím trupem, který je možné při kotvení roztáhnout do stran, a rozšířit tak kokpit o celý metr na celkovou šířku 3,45 m. Kokpit se pak dá proměnit v jedno velké lůžko o šířce přes tři metry nebo prostorné sezení se stolem.

nuje totiž elektrickým vysunovacím trupem, který je možné při kotvení roztáhnout do stran a rozšířit tak kokpit o celý metr na celkovou šířku 3,45 m. Kokpit se pak dá proměnit v jedno velké lůžko o šířce přes tři metry nebo prostorné sezení se stolem. Loděnice model prezentuje jako malé funkční a bezpečné plavidlo, určené pro vnitrozemské vody i moře, spojující možnost plachtění, rychlosti a díky vysouvacímu trupu

i výjimečného prostoru pro chvíle s rodinou nebo přáteli na moři. Trup s délkou 5,99 m a šířkou 2,48 m umožňuje snadný transport a díky zcela zatahovacímu balastnímu kýlu také manipulaci. Pro naložení a vyložení lodi na vlek není nutný jeřáb a s lodí najedete přímo na vlek ve vodě. Zcela zatahovací ploutev pak rozšíří možnost kotvení na nevšedních místech nebo v případě vhodného dna i přímo na pláži.

Překvapení uvnitř i na palubě

Svojí délkou necelých 6 metrů může loď vzbuzovat dojem daysaileru. Tedy loď určené na denní plavby a kratší výlety. Nuva vám však dovolí mnohem víc. Celospirová hlavní plachta s výrazným roučem dodá dostatečný výkon i na vzdálenější plavby. Poskytuje i bezpečný výkon při silnějším větru. Rolovací příplatková kosatka s plochou 7 m² pak zajišťuje lepší obtě-



Maximální rychlost na motor může být až 20 uzlů.



Rolovací příplatková kosatka s plochou 7 m² zajišťuje lepší obtékání hlavní plachty, a tedy ještě další zvýšení výkonu.

kání hlavní plachty, a tedy ještě další zvýšení výkonu. Plout ale můžete i bez kosatky. Dvojici plachet lze za příplatek doplnit i genakrem. Při plavbě na plachty kormidluje klasickou pínou s výklopným kormidlem. V případě plavby na motor kormidlo jednoduše vytáhnete, hyd-

raulikou motor spustíte do vody a kormidluje již z druhého stanoviště, které je před kokpitem a typické pro motorovou loď. Ve standardu není loď vybavena motorem. Loděnice nabízí výběr ze dvou čtyřtákních motorů Yamaha o výkonu 40 nebo 70 HP, což je také doporu-



Z dalších příplatkových interiérových doplňků můžeme zmínit chemické WC nebo integrovanou šatní skříň.



V příplatkové výbavě najdete doplňkovou matraci vyplňující střední část, kterou vznikne již použitelné spací dvoulůžko.

čený výkon. Nicméně loď lze vybavit motorem až do výkonu 100 HP.

Interiér a výbava

Celý prostor podpalubí je díky velkému kokpitu a druhému kormidelnímu stanovišti posunutý



Při plavbě na plachty kormidluje klasickou pínou s výklopným kormidlem. V případě plavby na motor kormidlo jednoduše vytáhnete, hydraulikou motor spustíte do vody a kormidluje již z druhého stanoviště, které je před kokpitem a typické pro motorovou loď.



Trup s délkou 5,99 m a šířkou 2,48 m umožňuje snadný transport a díky zcela zatahovacímu balastnímu kýlu také manipulaci.

výrazně dopředu, podobně jako u motorových lodí. Přesto v podpalubí najdete malé dvojlůžko, poskytující svojí velikostí ve standardu spíše odpočinek než plnohodnotné spaní. Příplatková výbava však zahrnuje doplňkovou matraci vyplňující střední část, čímž vznikne již použitelné spací dvojlůžko. Z dalších příplatkových interiérových doplňků můžeme zmínit chemické WC nebo integrovanou šatní skříň. Loď je standardně dodávána s manuálním systémem ovládání balastního kýlu, ale za příplatek 1 980 EUR dostanete její hydraulické ovládání. Ve standardu najdete kompletně připravenou loď k plavbě, včetně 95A baterie, automatického čerpadla a 6kg kotvy společně s 30 metry

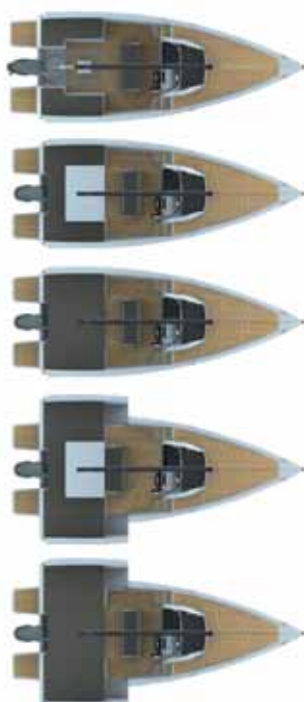
řetězu. Nicméně rozložení položek v ceníku mezi kategorie „standard“ a „optional“ mě poněkud překvapilo. Teakovou palubu, antifouling, odlišnou barvu trupu nebo systém pro zvedání stěžně za příplatkovou volbu určitě považuji. Méně však už koupací plošiny, systém lazy jacku s lazy bagem, kompletní čalounění paluby, venkovní sprchu, přední luknu, bimini, navigační plotr, VHF rádio, BT připojení nebo reproduktory v kokpitu. Je to ovšem daň, kterou je třeba u tohoto motorsaileru přijmout. Za běžnou cenu totiž získáte loď dvě.

Text Adam Židek

Foto Nuva Yachts

TECHNICKÉ ÚDAJE

Nuva MS6/MS6+	
Design	BYD Group/Naval Architect
Délka	5,99 m
Šířka	2,48 m (3,45 m při vysunutí trupu kokpitu u verze MS6+)
Ponor při plavbě na motor	0,45 m
Ponor při plavbě na plachty	1,25 m (plně vysunutá balastní ploutev – 170 kg)
Výtlak	1 250 kg (1 350 kg verze MS6+)
Výška stěžně nad hladinou	8,8 m
Hlavní plachta	16,8 m ²
Kosatka	7 m ²
Genakr	14,3 m ²
Doporučená motorizace	70 HP
Cestovní rychlost na motor	14 uzlů
Maximální rychlost na motor	17 až 18 uzlů (20 uzlů verze MS6+)
Objem nádrže na vodu	50 l
Oblast plavby	C/6
Cena MS6/MS6+	od 29 699/42 199 EUR včetně DPH bez motoru
www.nuvayachts.com	



Inzerce



FOUNTAIN PAJOT.
MOTOR YACHTS



MY 44



OFICIÁLNÍ DEALER



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



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

www.bemex.cz



ÚSPĚŠNÁ VÝSTAVA FOR BOAT

Od 9. do 11. března se na výstavišti v pražských Letňanech opět uskutečnila specializovaná výstava lodí FOR BOAT.

Druhý ročník výstavy FOR BOAT, konané společně s veletrhy FOR CARAVAN a FOR TRAVEL, navázal na svůj loňský úspěch, když ve zcela zaplněných šesti halách vystavovatelé představili to nejlepší,

co tyto obory nabízejí. Na ploše 29 051 m² se prezentovalo celkem 200 firem. K vidění tak bylo vše od motorových či nafukovacích člunů přes vodní skútry až po dvanáctimetrovou motorovou jachtu Greenline 39, která

byla největším exponátem na FOR BOAT. Přímě ke koupí byly i lodní motory, jachtařské oblečení a doplňky pro vodní sporty. Nechyběla ani expozice Českého svazu jachtingu plná sportovních plachetnic.



Slavnostního zahájení se kromě zástupců pořádající společnosti ABF zúčastnili také Petr Novotný, předseda Asociace lodního průmyslu, a jachtař David Křížek.



Na výstavě v hale 3 měla svůj stánek rovněž redakce YACHTU.



Na stánku firmy Wavy Boats měli návštěvníci možnost si prohlédnout motorové čluny značek Parker, AM Yacht, Coaster, Aqualine a Corsiva.



Na expozici firmy Marine zaujaly kromě vodních skútrů Sea-Doo například také sportovní čluny Four Winns a Scarab. Na jednom z největších stánků na výstavě nechyběly stálce – nafukovací čluny Zodiac a motory Evinrude a Tohatsu.



Hliníkové čluny Finval, elektromotory MinnKota a přístroje značky Humminbird – to je základní sortiment firmy Normark.



Elegantnímu stánku společnosti Neboscar dominoval motorový člun Scarani Cruiser 25.

Akce byla podle mnohých vystavovatelů i návštěvníků velmi úspěšná, zejména v sobotu bylo na stáncích skutečně rušno. Dokazuje to mimo jiné i návštěvnost, která se za 3 dny konání veletrhů vyšplhala k hranici 30 000. Letošní novinkou byl bazén o rozměrech 22 x 7 metrů, kde si děti i dospělí mohli pod odborným dohledem vyzkoušet jízdu na paddleboardu, windsurfu nebo na plachetnicích Optimist či RS Tera. Na programu byly i zajímavé přednášky, které se týkaly například kapitánských průkazů, pojištění lodí i skipperů či bezpečnosti na moři.

„Výstava měla úroveň a proběhla v kulturním prostředí. Prodalí jsme několik vodních skútrů a máme objednávky i na větší lodě. Mluvil jsem s ostatními vystavovateli a vesměs panuje stejně jako u nás spokojenost,“ zhodnotil na závěr akce Petr Novotný, majitel firmy Marine a předseda Asociace lodního průmyslu. Podle slov Jiřího Belingera z firmy Honda Marine to byla dokonce nejlepší česká výstava v historii. „Novináři mají



Motory Honda patří k oblíbenému sortimentu na výstavách lodí. Široký výběr této značky byl na stánku Honda Marine.



Česká lodní doprava pojala letos svou expozici velkolepě a přivezla opravdu velké lodě. Tou největší byl Greenline 39, zaujal také růžový Cobrey 28 CS Yacht i celá řada modelů člunů značky Regal.





Také zástupci společnosti f.a.s yachting, která na českém trhu prodává značku Jeanneau, byli s výstavou spokojeni. Stejně jako všichni ostatní přivezli ale pouze motorové čluny. Kajutové plachetnice letos na výstavě zcela chyběly.

jiná politická témata, tudíž rekreační plavbu nechávají v klidu, dokonce se objevují i pozitivní ohlasy. Lidé už zjistili, že se na našich vodách smí plout s motorovými čluny, mají peníze, takže si mohou kupovat i všechny tyhle zbytečnosti, které nám dělají radost," uvedl. Prodáválo se i na ostatních stáncích, spokojeni byli jak vystavovatelé, tak návštěvníci. Určitě je ale co zlepšovat. Kvůli novému uspořádání se ne všichni návštěvníci dobře orientovali. Bylo by proto lepší například umístit jednotlivé obory do hal přehledněji.

Odbornými partnery výstavy byly stejně jako vloni Asociace lodního průmyslu a Český svaz jachtingu, mezi mediální partnery patřil i časopis YACHT.

Text Eva Skořepová

Foto autorka a ABF

www.forboat.cz



Jedním ze zahraničních vystavovatelů byla slovenská firma Yachter.



Firma Aventura Boats předvedla jeden z největších exponátů na výstavě – motorovou jachtu Galeon 380 Fly.



K mání byly i nafukovací čluny ukrajinského výrobce Aqua-storm.



Český jachting se prezentoval v hale 6. Na velkém stánku bylo vystaveno 11 plachetnic tříd Optimist, RS Feva, 29er, 420, Flying Dutchman, RS Aero, RS 500, RS 700, RS Quest a katamaran RS Cat 14. Stejně jako vloni nechyběl trenážer a na něm RS Tera.



Z lodní elektroniky nesměl chybět ani Garmin. Jen je škoda, že všechno příslušenství nebylo soustředěno na jednom místě.



Firma Lodní servis Linhart přivezla čluny značky Atlantic Marine.



Letošní novinkou byl bazén o rozměrech 22 x 7 metrů, na němž se děti i dospělí vozili na plachetnicích Optimist, RS Tera, windsurfech včetně BICu Techno 293 a na paddleboardech. Na projížďky na plachetnicích děti stály frontu, jejich rodiče se často zajímali, kde se dá s jachtingem v Česku začít.



Dovolené na lodi nabízelo několik charterových agentur – Bemex Boot, KWS či YachtNet. Svůj stánek tady měla i Asociace charterových agentur.



Čluny pro wakeboarding značky Mastercraft byly k vidění u firmy Boat Master.



K zajímavostem patřil vodní skútr z 80. let minulého století, na kterém jezdil i James Bond.



Jednou z vystavovaných plachetnic byla i nádherná Jeanneau Sun Odyssey 440 Performance.

BOOT TULLN

Ve dnech 1.–4. března se v malebném rakouském městečku Tulln na řece Dunaji konal již 47. ročník největšího veletrhu lodí a vodních sportů ve střední a východní Evropě. Pojďme se nyní podívat na to, co tyto mrazivé dny nabídlý nejen milovníkům námořního jachtingu.

Jak již bývá zvykem, výstava Boot Tulln přilákala několik desítek nadšenců nejen ze střední a východní Evropy, jež jsou pravidelně po zimní pauze natěšeni na cokoli spojeného s vodními sporty a radovánkami. Konkrétně jich letos bylo neuvěřitelných 42 283. V několika halách mohli obdivovat luxusní jachty až do délky 16 metrů, tedy plachetnice přes 50 stop; největší motorová loď na výstavě měla metrů 15.

Vystavovatelů se letos přihlásilo 380 z více než 20 zemí po celém světě, výběr byl proto opravdu široký. Ať už návštěvníci sháněli menší plachetnice přepravitelné za automobilem, motorové čluny na rybaření, paddleboardy pro děti na dovolenou, oblečení na veškeré vodní sporty, či se jenom chtěli dozvědět něco nového o těch nejlepších destinacích pro různé vodní sporty, z výstavy odjízďeli spokojeni.

Letošní ročník veletrhu si pochvalují i sami vystavovatelé, mezi kterými jako každoročně byla tak zvučná jména jako Bavaria, Bayliner, Beneteau, Four Winns, Jeanneau, Sea Ray a mnoho dalších. Opěvují jak příhodný termín výstavy – v březnu už se jaro opravdu blíží a řada návštěvníků je ochotná nakupovat přímo na místě – i celkový trend stále se zvyšující popularity vodních sportů. Většina z vystavovatelů už přislíbila účast na Boot Tulln 2019, který se bude konat 7.–10. března příštího roku. Vzhledem ke stále rostoucí konkurenci a bojům loděnic i ostatních společností o zákazníky se určitě máme na co těšit.

Text Barbora Tuzarová
Foto Messe Tulln



K vidění byly také sportovní trimarany.



Na veletrh Boot Tulln 2018 si letos našlo cestu přes 40 000 návštěvníků.



BOAT SHOW BRATISLAVA

15. ročník výstavy lodí ve městě nad Dunajem nepřinesl mnoho překvapení. Několik tradičních a dá se říci i dominantních firem si rozdělilo většinu výstavní plochy.

Výhodou je, že layout výstavní plochy se již několik let nemění a firmy si drží svoje pozice, návštěvníci je tak snadno najdou. Oproti minulým ročníkům kladla vět-

šina vystavovatelů důraz na lodě, které je možné využívat na domácích vodách, a řada vystavovatelů se věnuje i krátkodobým pronájmům člunů na Dunaji. Nechyběly novinky zna-

ček Sea-Doo, Jeanneau, Evinrude, Yamaha, Honda, Zodiac, SeaRay, Mastercraft nebo Regal.

Text a foto Daniel Guryča



Na výstavě BOAT SHOW nechyběl ani časopis YACHT, který mohli návštěvníci najít tradičně na stánku firmy Maxo.



Ucelenou nabídku člunů Jeanneau Cap Camarat představila firma Imidjex. Nechyběly vodní skútry Sea-Doo, ani lodní motory Evinrude.

Nový přístroj All-in-One AIS700

Na výstavě Boot v Düsseldorfu byl představen nový transceiver Raymarine AIS700 třídy B, který umožňuje sdílet stejnou anténu s VHF na palubě, což činí instalaci mnohem jednodušší, přehlednější a levnější. Přístroj používá nejnovější síťové technologie pro rychlejší aktualizaci, zvýšenou šířku pásma a lepší dosah a je kompatibilní se všemi ostatními loďními přístroji Raymarine. Zařízení AIS700 je vybaveno 72kanálovým GPS přijímačem kompatibilním s RAIM, zajišťuje vynikající přesnost a k multifunkčním displejům se připojuje pomocí rozhraní NMEA 2000 a SeaTalk. Transceiver Raymarine AIS700 pořídíte za 895 EUR.

Další informace najdete na

www.raymarine.com.



Zateplovací bunda Helly Hansen Aegir

Řada Aegir je navržena pro profesionály plující oceánem a pojmenována podle boha moří severské mytologie. Pánská i dámská Aegir H2Flow jacket je zateplená, voduodpuzející bunda vytvořená pro chytré vrstvení s využitím unikátní H2Flow technologie, která nabízí jedinečnou ventilaci a rychlé schnutí, ideální pro různé úrovně aktivity a teploty, jimž jachtaři čelí na moři. Bunda je konstruována jako střední zateplovací vrstva pod svrchní bundu. Nicméně sama je vyrobena z membránového materiálu HellyTech® Performance a v případě lehké přeháňky nebo silnějšího větru poslouží jako dostatečná ochrana. Bundu lze doplnit také podobně konstruovanou „salopetou“, která je určena pro zateplení jachtařských offshore kalhot. Doporučená maloobchodní cena bundy je 6 290 Kč. Seznam prodejců a více informací na www.hellyhansen.com.

Anglická legenda Brompton pro jachtaře

Proč je skládací kolo Brompton vhodné pro jachtaře?

1. Rozšíříte si akční rádius na souši. Snadno dojedete do kaváren, pekáren, ale i na delší cesty za památkami a do přírody. Nejste nadále připoutáni pouze k lodi – zažijete víc, vložíte zdravý pohyb. Přiblížíte se místním obyvatelům – kompaktní balíček kola pod stolem v kavárně je skvělým námětem k zapředení přátelských hovorů všude, kam přijedete. O kolo se nemusíte bát, může všude s vámi. Složené za 10 vteřin má rozměry 58 x 56 x 27 cm, přitom jede dobře jako velká kola.

2. Ušetříte spoustu času jinak zdoluhavým doplňováním zásob – výjezd za nákupy

surovin do přilehlých měst se změní z nucené ztráty času na příjemnou kratochvíli. Kolo stačí opatřit naklapávacím košíkem či brašnou, co pohodlně pojme celý nákup, a složený Brompton vezete jako nákupní vozík přímo do obchodu.

3. Klid na duši a úspora peněz – neplatíte za taxi z přístavu, zažíváte svobodu přepravit se kamkoliv a kdykoli a nebojíte se odcizení či poškození. Kolo se skládá tak snadno a rychle, že jej vždy pohodlně vezmete všude s sebou. Kolo se vyrábí v Londýně a je kvalitativně uzpůsobené odolávat povětrnostním podmínkám na moři. Více na www.cyklospeciality.cz.



Nevšední dárek – poukaz na baristický kurz ve Škole kávy Segafredo

Češi se zajímají o kávu čím dál tím víc. Mnoho z nás vlastní doma klasický kávovar, jiní si potrpí na nejrůznější přípravu kávy od té v moka konvičce až po filtrovanou. Chcete své znalosti zdokonalit, nebo obdarovat své blízké zážitkem, na který nezapomenou? Společnost Segafredo Zanetti CR přichází s tipem na dárek pro všechny milovníky kávy, kteří se chtějí dozvědět, v čem spočívá příprava šálku dobrého espressa a dalších kávových specialit. Potěšte své blízké dárkovým poukazem na baristický kurz ve Škole kávy Segafredo. V rámci celodenního praktického cvičení získají účastníci přehled o celém procesu přípravy kávy, tedy od pěstování zrn na plantážích až po finální šálek lahodného espressa, který je základem dalších kávových specialit jako cappuccino, latte macchiato a další. Součástí kurzu je i představení jemné techniky Latte Art neboli tvoření obrazců, které vznikají propojením mléčné a kávové emulze. Školu kávy navštěvuje personál gastronomických provozů, ale kurz je určen i kávovým nadšencům, kteří se chtějí o svém oblíbeném nápoji dozvědět co nejvíce. A dobrou kávu oceníte i na lodi. Více informací na www.segafredo.cz.



Paddleboard na palubu



Nafukovací paddleboard je skvělým doplňkem na bezvětrné horké dny. Můžete na něm vyrazit poznávat pobřeží a děti z něj rády skáčou. Ideálním rodinným SUPem je Body Glove Performer. Body Glove je americkým výrobcem neoprenů, bot do vody a v neposlední řadě nafukovacích paddleboardů. Model Performer je ideální svým výtlakem 325 litrů a bez problémů uveze i dva jezdce. Šířka 86 cm dodává plováku dostatečnou stabilitu. Užší tvar špičky skvěle proráží vlny a díky tomu je Performer rychlý na rozvlněné hladině. V balení nafukovacích paddleboardů Body Glove naleznete kompletní vybavení pro paddleboarding – třídílné pádlo, pojistný řemen, pumpu a opravnou sadu. Vše je zabaleno do kvalitního batohu. Širokou nabídku nafukovacích paddleboardů najdete na www.snowboardel.cz.



Univerzální čistič

Před sezonou se každý snaží dohnat to, k čemu se celou zimu nedostal. A to důkladně umýt a vyčistit svou loď. Profesionální víceúčelový čistič SMC značky Shurhold Industries je vynikajícím pomocníkem, který šetří čas. Je to silný odmašťovač a odstraňovač skvrn, přitom není agresivní, takže je bezpečný pro použití na širokém spektru povrchů. Umyjete s ním vinylové, neklouzavé, kobercové, teakové, pryžové, plastové, skleněné, kovové, barvené i skleněné povrchy. Vyčistí odolné černé pruhy a mastné výfukové zbytky z gelcoatu i nárosty v podponorové části dna. Přesto je dostatečně šetrný pro použití v interiéru. Je to jednoduché – stačí nastříkat, nechat 3 minuty působit a setřít. K dostání je v litrové rozprašovací lahvi za 14 USD nebo jako koncentrát ve 4litrovém balení, které zajišťuje 19 litrů roztoku na mytí. Více na www.shurhold.com.

S Davidem Křížkem o jachtařském oblečení

MAGIC MARINE
Driven by the Elements

Davida Křížka jsme zastihli v chorvatském Zadaru při tréninku juniorů na lodích třídy 29er. Teploměr ukazuje 0 °C. Ideální podmínky pro rozhovor na téma, jak se dobře obléct na loď.

Davide, když se řekne oblečení na loď, co to pro tebe znamená? V čem jezdíš ty?

Dělám jachting celoročně a jezdím na různých typech lodí. Proto je pro mě kvalitní oblečení nesmírně důležité. Za svoji jachtařskou kariéru jsem vyzkoušel celou řadu značek a modelů a nadělal v oblékání spoustu chyb. Posledních 6 let jezdím ve značce Magic Marine, která naprosto splňuje mé náročné požadavky a skýtá oblečení na všechny typy jachtingu i koučování.

Jezdíš na závodních lodích, vidíš reálný rozdíl mezi oblečením pro profesionálního jachtaře a příležitostného jachtaře, který si půjčí loď třeba jen jednou za rok?

Upřímně řečeno, žádný zásadní rozdíl nevidím. Jachtař by měl vybírat kvalitní oblečení pro daný účel. Nemusí to být nutně to nejdražší. Jen prostě nedělat kompromisy. Oblečení pak mnohem déle vydrží a na 100% splní svůj účel. A to je cíl. Potom je jedno, zda jste amatér nebo profesionál.



David Křížek

Koupím dražší oblečení na oceán a na moři v Chorvatsku mě pak nic nemůže zaskočit, nebo ne?

Při své druhé plavbě přes oceán jsem se dopustil fatální chyby a vybral oblečení pro příbřežní jachting. Pro světový rekord na šestimetrovém nafukovacím katamaranu to ale skutečně nebyla dobrá volba. Chyba nebyla v kvalitě oblečení, ale v mém výběru. Nebylo to prostě pro tento účel. Při přípravě na Minitransat jsem také dlouho trpěl a vyzkoušel spoustu kalhot, než jsem objednal tu nejvyšší řadu. Nicméně bundu jsem měl z té nižší řady, abych si zajistil dostatečnou pohyblivost. To je problém řady jachtařů, kteří se věnují jachtingu jen příležitostně. Někteří to podcení a pak trpí, a jiní naopak koupí to nejdražší a trpí taky, protože se nemohou pohybovat. Je třeba vhodně volit oblečení do daných podmínek a příliš nevybočovat od doporučení výrobce.

Nestačí mi normální funkční oblečení pro outdoor?

Jak se ukázalo, tak nestačí. Spolupracoval jsem s několika výrobci outdoorového oblečení, ale klasická membrána není určena na mořské podmínky. Sůl v ní nadělá velkou paseku, a i to nejkvalitnější oblečení začne brzo propouštět vodu. Rozhodně je lepší věřit osvědčeným námořním značkám.

Oblečení na okružové závody?

Strašně nerad nosím suchý oblek, protože mi snižuje pohyblivost. Naštěstí přišly na svět nové rychleschnoucí a velmi teplé materiály, a tak mohu i ve velké zimě jezdit v neoprenu. V nejtvrdějších podmínkách používám Magic Marine Ace 4/3 mm, který navíc dobře ochrání holeně. Při příznivějších teplotách pak používám Impact PRO od téže značky. Má navíc zabudovaný páteřák a další ochranné prvky. Ten kombinuji s Impact PRO Shirt, případně Impact PRO Hydrophobic. Když je parné léto, tak mám nejraději Ultimate 1,5 mm. Důvodů, proč používat Magic Marine, je celá řada, ale když pomineme materiály a další věci, pak odlišnost od konkurence je také v tom, že všechny pánské neopreny mají poklopec. Ten, kdo se někdy oblékl do jachtařského, ví, o čem mluvím. Dalším důvodem může být trapéz. Pro Racing je dělán jako sedák, čímž vám nedrtí rozkrok. To považuji pro všechny jachtaře za velmi pádný argument.

Oblečení na kajutové plachetnice?

Používám kalhoty Magic Marine Element Salopette. Oproti klasickým Trousers lépe chrání před stříkající vodou, pokud jedete jen v tričku. Navíc lépe roznáší tlak na trapézy a jsou tedy pohodlnější. Z bund mám nejraději Element Jacket, nebo ještě lépe Element Lightweight Jacket. Záleží na podmínkách a nutné pohyblivosti. Na nohy si беру boty Lizard Spin, které se dají perfektně nastavit na každou nohu a zajistí jistou chůzi po palubě. Stejně jako tenisky Lizard Regatta. Když jsou tvrdé podmínky, tak využívám i teplé a vodotěsné ponožky Lizard.



Při tréninku v Zadaru



TEAM HEINER TALENTS – Jasper van Staveren

Chyby v oblékání?

Zásadní chybou je špatné vrstvení. Jsem teď v roli trenéra v chorvatském Zadaru a denní teplota nepřesahuje 1°C. I tak nosím klasické námořní oblečení řady Element, které je použitelné po celý rok. Na těle mám ale Bipoly, které, když se zpotím, odvede vodu od těla. To absorbuje prodyšný Overall fleece, který zadržuje teplo. Pak mám jednu nepromokavou fleecovou vrstvu s gore-texem, která není chráněna proti oděru, a tak je tenčí a neomezuje pohyblivost. Nakonec přijde již zmiňovaná sada Element. S přibývajícím teplotou mohu redukovat vrstvy a vystačím si s tím celý rok. Chybou řady jachtařů je, že si koupí super drahé oceánské oblečení, ale pak si stěžují na menší pohyblivost a bez adekvátního vrstvení je jim stejně zima. Nebo použijí outdoorové vybavení na hory a to jim již druhý den protéká a je pak zničené i pro hory. Stejně tak je chybou používání neoprenů na kanoistiku nebo windsurfing. To jsou zcela odlišné sporty. Pro jachting potřebujete pohyblivost všech končetin, vyztužené sedací partie a důraz na to, aby vám neprochladi hrudník. Velkou chybu vidím také ve výběru rukavic. Ty s krátkými prsty bych zakázal vyrábět. Už jsem viděl tolik rukou se sedřenou kůží, že se divím, že se to ještě dělá.

Jaké jsou současné trendy?

Moderní oblečení umožňuje díky skvělým materiálům větší pohyblivost při vyšší tepelné izolaci, ale zároveň dbá také na bezpečnost a komfort. Dříve měl neopren minimálně 5 mm, ale když za něj zatekla voda, byla v něm stejně zima. Dnes nové neopreny perfektně obepínají tělo a díky moderním materiálům jsou mnohem tenčí. Navíc jsou v nich někdy zabudovány bezpečnostní prvky, které po nárazu ztvrdnou a zajistí ochranu jednotlivých partií. Především pak páteře nebo míst velkých tepen, holení apod. Vše zároveň velmi dobře schne a chrání před UV zářením. Jsem ale přesvědčen, že ty největší změny nás teprve čekají. Je to otázka jen pár let.

To vypadá, jako že by každý jachtař měl mít plný šatník jenom oblečení na loď?

Já mám pochopitelně několik tašek oblečení na jednotlivé druhy jachtingu, od ledního přes okružový, extrémní až po ten námořní. Postupně věci ale obměňuji a zjistil jsem, že s příchodem nových materiálů se můj jachtařský šatník výrazně redukuje. Na námořní jachting stačí pár kvalitních věcí, neoprenů také ubylo a už nemusím mít jeden na trénink a další na závod. Navíc vše mnohem déle vydrží. Jachtařskou tašku jsem tedy podstatně zredukoval, ale zase přibyla helma a chrániče.

Text a foto:



Společnost KWS sports CZ s.r.o. se sídlem v Českých Budějovicích a chorvatském Zadaru se specializuje na prodej a servis lodí a lodních motorů. Je výhradním zástupcem pro prodej lodí BAVARIA YACHTS v České republice. Na Lipně a v Chorvatsku provozuje vlastní charterovou flotilu, kterou každým rokem rozšiřuje o nové modely. Realizuje kapitánské kurzy a kondiční plavby, potápěčské kurzy a cesty za potápěním. Provozuje vlastní kamenné prodejny a e-shop s vybavením pro jachtaře, kde je výhradním zástupcem značky Magic Marine pro ČR, dále nabízí vybavení na potápění a plavání.

www.kws-sport.cz



Javier Torres a Martha Rocha



Flying Phantom MASTERLAN – David Křížek a Milan Harmáček



LODÍ DO HAMBURKU

V letních měsících Labe ani v Čechách ani v Německu svoji hloubku moc nedrží. Přesto jsme se rozhodli – pojedeme lodí na Severní moře a zpět.

Pro plavbu jsme zvolili Quicksilver 705 Activ jménem FEE. Ukažte mi jinou sedmimetrovou kajutovou loď se závěsným motorem Mercury 150, která ubytuje tři členy posádky a má ponor 0,5 m? Ponor se ukázal během cesty jako klíčový prvek... Pluli jsme tři – já jako jediný kapitán a dva nyní již zkušené námořníci Mikuláš a David. Věděli jsme, že cesta bude náročná. Času nazbyt jsme moc neměli, rozhodli jsme se, že to vezmeme velmi rychle. Plavba začíná.

12. 7. Marina Měchenice

V 18:00 dorazil David, aby pomohl připravit loď a hlavně následující den se splutím do Holešovic, kde nabere Mikuláše. Večer začal doplněním již poloplné nádrže 160 litry benzínu. Následovalo doplnění vody a vyrazili jsme do restaurace Fregatta v Měchenicích zahájit naši výpravu. První zkušenost se spaním na lodi byla dobrá až na neustálé „plácání“ vlnky ve větru, který byl ten večer opravdu silný.

13. 7. Marina Měchenice – Dock Holešovice 30 km

Vstáváme kolem šesté ranní a po odmlžení a další přípravě lodi vyplouváme. V 7:15 jsme v komoře Vrané nad Vltavou a plujeme dolů. Je dost větrno, zataženo a teplota okolo 17 °C.

8:24 Komořa Modřany – za slunečního svitu vplouváme do Prahy, potkáváme pár veslařů ve výtlačné zóně a plujeme dál.

9:11 V komoře Smíchov se řadíme za výletní parník ODRA plující do ZOO Praha, je nám společníkem i v 10:00 v komoře Štvanice. Praha je



Plavební komora Hořín s výhledem na Mělník

klidná a kromě ODRY nepotkáváme nikoho – to bylo také cílem, proto tak brzké vyplutí. Praha je jinak přes den velké dobrodružství. Po proplutí Štvanice už míříme klidným tempem do místa kotvení, kterým je Marina Dock v Holešovicích. Přijíždíme v 10:36 a vyrážíme doplnit palivo na cestu. Doplnujeme nádrž do plna i rezervní kanystry u pumpy cca 1 km od Docku. Pokud plánujete takovou cestu, ideální kombinace je 4x 20l kanystr a skládací rudl. I když všichni zaručují tankování u řeky, nenechte se mýlit, my takhle natankovali za celou cestu pouze jednou, a to ještě s velkou dávkou štěstí. Odpoledne provádíme údržbu lodí, měníme baterie v dálkových ovladačích a čekáme na příjezd Mikuláše. Před námi je nejspíš nejnáročnější den plavby.

14. 7. Dock Holešovice – YC Postelwitz

6:00 Vstáváme a v plné síle už v půl sedmé vyplouváme, abychom byli v komoře Podbaba jako první. Plán se zdařil.

7:20 Podbaba

8:13 Roztoky – něco chytáme vrtulí, zjišťujeme, že pro dlouhou cestu je poškození kritické.

8:45 Dolánky

10:05 Mířejovice

10:41 Hořín – vplouváme do Labe. Usuzujeme, že i když je Vltava větší, tak o přejmenování

řeky po soutoku nestojíme, protože o tak hnědou a mělkou vodu rozhodně zájem nemáme.

11:17 Dolní Beřkovice

12:00 Štětí

12:15 Kotvíme u mola firmy Imramovský Marine pro kontrolu propeleru a hřídele. Hřídel je naštěstí v pořádku a vrtuli máme náhradní, takže po neplánované čtyřhodinové přestávce vyrážíme dál.

16:41 Pokračujeme v plavbě. Již víme, že plánované Drážďany až Míšeň už nestihneme. Projíždíme komorou Roudnice nad Labem.

17:22 České Kopisty

17:53 Lovosice

19:18 Střekov – pokračujeme dál ve skluzu úzkou plavební dráhou až k hranicím. Vody je opravdu málo a jen malá nepozornost by mohla znamenat konec cesty. Dost fouká



Labe na hranicích s Německem. Hřensko – CHKO Labské pískovce



Plavební komora Podbaba



Míjíme Florentinu kousek před plavebním kanálem Hořín-Vraňany

a Labe navíc neuvěřitelně táhne. Kotvíme v bouřce zároveň se setměním v YC Postelwitz za hranicemi. Máme dokonce i elektrickou přípojku a hafenmeister je výborný chlapík. Cestu nám rozhodně zpříjemnil Ing. Cink, který zde kotvil se svou lodí na solární pohon SunRiver. Doporučil nám i alternativní cesty a různé nové cíle pro další výpravy. V 79 letech skákal přes bort rozhodně lépe než já.

15. 7. YC Postelwitz – Magdeburg 320 km

6:00 Vyplouváme.

8:18 Drážďany

10:13 Míšeň – kotvíme a vyrážíme pro palivo. Hafenmeister nás první cestu svezde, protože zrovna jede tím směrem. Zároveň nám ukazuje vlastní parník, který si sám renovuje včetně kotle. Další cestu pro palivo už si obstaráváme pěšky s rudlem.

16:16 Marina Wittenberg – kotvíme a jdeme pro palivo. Zjišťujeme, že v sobotu marina nefunguje (později se dozvíme, že nefunguje nejspíš vůbec).

21:07 Daří se nám ze zásob doplnit až do Magdeburgu, kde nás moc příjemný hafenmeister (poslední střízlivý člověk v marině) s perfektní angličtinou veze svým autem dvakrát pro benzin i přesto, že marina oficiálně už nevozí.

16. 7. Magdeburg – City Sporthafen Hamburg 296 km

6:00 Vstáváme a začínáme dohánět plán cesty. Jestli se nám dnes podaří doplnit až do Hamburku, máme vyhráno.

9:56 Stavíme v Arneburgu pro palivo. Čekáme do 10:15 na hafenmeistera, který velice ochotně, i když má jen 30 minut, benzinku zprovozní. Je to poprvé a naposledy, kdy tankujeme přímo pistolí do lodi. Velký komfort, sice dražší, ale bezvadné. Tankujeme 120l.

18:05 Lauenburg – doléváme benzin z kanys-trů a vyrážíme na 1 km vzdálenou benzinku doplnit (dvakrát).

19:05 Geesthacht – vplouváme do jediné komory na německém Labi. Ohledně organizace nám velmi pomohl český šífař a vysílačka. Čeští šífaři byli jinak při cestě výborní. Pár jsme jich potkali a evidentně měli radost, že vidí sportovní loď pod českou vlajkou tak daleko na Labi. Jinou malou českou loď jsme nepotkali. Vždy jsme tedy naše šífy a šífaře srdečně zdravili a oni nás také.

21:30 City Sporthafen Hamburg – kotvíme. Jsme nadšení, že jsme dohnali ztrátu z prvního dne. Nenapadlo by nás ovšem, že nenajdeme poblíž jediný otevřený podnik na jídlo.

17. 7. City Sporthafen Hamburg – Brunsbüttel 73 km

9:15 Vyplouváme z Hamburku směr Cuxhaven. Cesta je dlouhá 100 km, nicméně zvedl se vítr na 30 uzlů a 20 km od Cuxhavenu musíme



YC Postelwitz

naši cestu předčasně ukončit. Loď už takové vlny nezvládá a příď jde i s kotvou pod vodu při každé další vlně. Voda stříká přes celou loď a při přehoupnutí z vlny loď padá z cca 1,5 m. Na úplně otevřeném moři by to bylo ještě horší. Otáčíme tedy do nejbližšího přístavu. Ten je však přístupný pouze při přílivu. Proplouváme tedy blízkou plavební komorou na Kiel kanal. Nakonec se to ukazuje jako úžasný nápad. Našli jsme asi nejvytíženější plavební kanál v Německu. Spojuje Severní moře a Baltské.

13:30 Kotvíme hned za komorou v Brunsbüttel a jsme rádi, že jsme z rozbouřeného moře pryč, na všech členech výpravy je vidět úleva.

Marina praská ve švech, lodí je tu k večeru cca třikrát víc, než je její kapacita.

Město Brunsbüttel je velmi malebné a mají tu restauraci s čerstvými rybami. Brunsbüttel je opravdu vytižený, provoz kontejnerových lodí a tankerů z Dánska, Švédska... neustává přes den ani přes noc. I marina praská ve švech, lodí je tu k večeru cca třikrát víc, než je její kapacita. V drtivé většině plachetnice. Složení Dánsko, Finsko, Švédsko, Německo, Nizozemí a my jako jediná česká loď. Bez VHF bychom plavbu nezvládli. Komory tady komunikují pouze přes vysílačku.

18.7. Brunsbüttel – City Sporthafen Hamburg 73 km

9:45 Je krásný den a vítr se uklidnil. Vyrážíme. Snídáme v komoře. Zajímavé je, že kvůli přílivu se komora opět zvedá a neklesá. Proplouváme společně s pěti plachetnicemi. Vítr se utišil a jediný, kdo nám vlnami připomíná předchozí den, je kontejnerová loď HAPAG LLOYD, která plnou parou míří na otevřené moře. Chtěli jsme dotankovat z vody v marině před Hamburkem. Opět zjišťujeme, že v úterý to nejde. Provoz na řece je skutečně silný a potkáváme i kontejnerovou loď o délce 230 m, pouhou jednu třídu pod supertankerem. V Hamburku je provoz extrémní, v jednu chvíli se mívají šest lodí vedle sebe s tím, že každá pluje jinak. Vlny jsou ze všech stran a téměř převyšují naši loď.

14:22 Kotvíme v City Sporthafenu a jsme za to velmi rádi. Platíme kotvení a elektriku

(cca 14 EUR) a jdeme pěšky do města. Překvapuje nás počet turistů. Jíme v námořnické hospodě kousek od nábreží a zpátky se vracíme přes centrum St. Pauli. Čtvrt už rozhodně nemá takový šarm, který jsme slyšeli, že mívala.

19.7. City Sporthafen Hamburg – Tangermünde 235 km

6:00 Vyrážíme z Hamburku směr Tangermünde. Hamburk je klidný a není téměř žádný provoz.

9:01 Doplujeme k naší jediné německé komoře na Labi Geesthacht. Bohužel obsluha neumí téměř vůbec anglicky a francouzština

nám v tomhle ohledu také nepomůže. Domlouváme se tedy německy. Ona komunikace po VHF není žádná lahůdka ani v rodném jazyce, natož pak v cizím. Navíc jsme museli čekat, než si s kamarádem z šífu obsluha sdělí veškeré ceny housek v blízkých supermarketech... Na tohle vás při radiotelekomunikačních zkouškách nepřipraví. Pochopili jsme, že máme čekat. Správně. Čekáme s německým šífem přes hodinu, než proplaví a bůhvíco dělají s šífem proti proudu. Druhá komora tu je, ale nejspíš nefunguje. 10:23 Opouštíme Geesthacht, ztráta je velká, ale s tím se nedá nic dělat. Cestou potkáváme již známé šífy a opět



Příjezd do Hamburku po pravém rameni za soumraku



Míšeň



City Sporthafen Hamburg a cesta do sprchy

nás baví, jakou mají radost z lodi se stejnou vlajkou. Cestou míváme stáda krav a koní u Labe. Plavba je celkem příjemná, ovšem vnitrozemí Německa je hodně stereotypní.

20:11 Zastavujeme v Arneburgu a chceme tankovat z lodi. Neúspěšně. Doléváme tedy z kanystrů a směřujeme k Tangermünde.

22:00 Kotvíme. Tangermünde je krásné historické město, ale stále nás nepřestává překvapovat, že německé hospody mají již zavřeno. Vyrážíme s kanystry k místní pumpě. Třikrát, vzdálenost cca 1 km.

20. 7. Tangermünde – Míšeň

305 km

Po šesté vyplouváme.

8:31 Míváme most pro lodě u Magdeburgu.

12:00 Poprvé doléváme z kanystrů za jízdy.

14:17 Chceme tankovat z vody ve Wittenbergu, opět neúspěšně. Bereme si taxi a necháváme se odvézt na 6 km vzdálenou benzinku.

19:08 Kotvíme v Míšni, přemýšlíme, že to potáhneme až za Drážďany, ale blíží se bouřka a navíc tu máme blízko benzinku, na které musíme natankovat až po okraj. Je to naše poslední nabírání benzínu na cestě. Hafenmeister je jiný než posledně, ovšem také velmi příjemný a dokonce máme kotvení zdarma. Buď jsme sympatičtí, nebo vypadáme zoufale.

21. 7. Míšeň – Holešovice 200 km

5:00 Vstáváme, abychom dlouhou plavbu v klidu stihli.

6:37 Projíždíme Drážďany a pokračujeme směrem Čechy. Přívozy nás deprimují, jsou každého 0,5 km. Rybářům už od Hamburku nezpomalujeme, i když jinak se vždy snažíme vyjít vstříc.

Posádka pospává, ale pokaždé je aspoň jeden aktivní s mapou a sleduje kilometry.

8:30 Vplouváme do Čech.

9:47 Střekov – po téhle komoře se nám nesmírně ulevuje, protože máme pod lodí konečně víc než metr vody. Za tohle by Povodí obou našich největších řek zasloužilo snad medaili.

11:13 Lovosice

12:11 České Kopistky

12:29 Vidíme Říp!

12:48 Roudnice nad Labem

13:45 Štětí

14:03 Dolní Beřkovice

14:33 Hořín



Vstupní branka do přístavu v Hamburku

Vyjednáváme s Roztoky a Podbabou, aby nám aspoň hodinu po páté počkali, daří se. Nevěří nám, že to stihneme, a pán v Roztokách je ohledně času velmi nekompromisní. V plavebním kanále Hořín – Vraňany jedeme rychleji, ovšem vodu z koryta nevyléváme, na to si dáváme pozor. Za jízdy doplňujeme benzin z kanystrů.

15:30 Komora Miřejovice má technické problémy, a tak se napouští velmi pomalu.

16:19 Dolánky, obsluha pouští turbo mód pro experty a my v pohodě zvládáme. Nahoře jsme díky tomu vskutku rychle.

16:38 Roztoky – pána překvapujeme, že jsme to stihli dokonce do pěti.

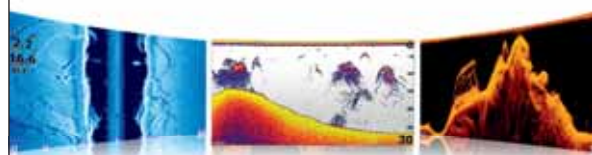
16:50 Podbaba – stíháme tedy proplout v regulérním čase. Dál se už v klidu zapojujeme za naši již známou ODRU a šíf, a symbolicky tak zakončujeme náš výlet. Plujeme pomalu směrem Holešovic. Cíl cesty je splněn.

17:40 Kotvíme v Holešovicích a už přemýšlíme, jak budeme v důchodu o této cestě vyprávět a přehánět. Mikuláš a David odjíždějí domů a já se ještě vydávám pro posledních 80 l, které mám jen jako zálohu na cestu domů. Je opravdu teplo. Ráno mi dorazí nová posádka a poplujeme zpět do mariny. To už je taková formalita.

Pokud se podobnou cestu chystáte podniknout sami, nejdůležitější je mít dost času. My ho tolik neměli, ale stejně jsme si to užili. Také jsme ale s lodí jeli víceméně pořád rychlostí cca 17 uzlů. Mějte dostatek kanystrů a ideálně rudl nebo jiný přepravník, bude se vám hodit. Důležité je znát systém německých přívozů. Většinou nejsou motorové, ale přesouvají se pouze na laně a pomocí proudu. Podívejte se vždy na mapě, z které strany je objíždět, a ideální je mít jednoho pozorovatele s dalekohledem, ať jim neděláte zbytečné vlny, když víte, že to stejně nestihnete. Pozorovatel je výborný zároveň na celou cestu, jestliže řídíte 14 hodin denně sám, některé věci vám můžou ujít. Volně plovoucí větve a kajakáři v maskáčích především. Doporučuji zároveň mobilní aplikaci na nejbližší benzinky v Německu. Ani nejde tak o cenu, jako spíš o to, která je nejbližší a hlavně reálně dosažitelná. V Německu je benzin asi o 5 Kč dražší než u nás. Velmi doporučujeme vysílačku, v Německu se hodně používá a máte na ní i přehled počasí každou půlhodinu. Nezapomeňte mít s sebou dost jednoeurových mincí, budou se vám hodit na sprchu.

SEZNAMTE SE S NOVOU ŘADOU ECHOLOTŮ HOOK²

inzerce



NEJSNAŽŠÍ VYHLEDÁVAČ RYB NA SVĚTĚ

LOWRANCE®

více informací na www.bohemia-marine.cz

Bohemia Marine



Plavba byla dlouhá cca 1 600 km. Spotřebovali jsme kolem 1 700 l benzínu. A pozor, plavbu pro lodě s ponorem větším než 60 cm opravdu nedoporučujeme. Aspoň tedy ne při takovém stavu vody, který v létě bývá.

Inspirací nám byl report „Gumákem do Hamburku“ firmy Gommonautica, kromě map to

bylo naše jediné vodítko. Bez něj bychom nejspíš vyrazili až po mnohem delších přípravách. Proto také zveřejňujeme náš plán cesty, abychom mohli být i my inspirací pro ostatní.

Text a foto František Dolejší



Parník ODRA a šif při výjezdu z kanálu od Podbaby

JÓNSKÁ ODYSEA

**PAXOS – OSTROV
NÁMOŘNÍKŮ**

Bouřlivé počasí v kanálu
mezi Korfu a Paxosem





Jenom míli na jih od Anti-Paxosu leží můj oblíbený neobydlený ostrůvek Dhaskalia.

Malý ostrov Paxos je nejlepší navštívit v říjnu. Vyhnete se tak zbytečnému shonu na kotvištích a při městských molech. Lodí je výrazně méně, rodinní rekreanti zmizí a Jónské moře ovládnou námořníci ze skandinávských končin. Neboť pro ně se chladnější podzimní počasí stále vyrovná severskému létu.

Ostrov Paxos leží ve vzdálenosti 7 Nm od jižního cípu Korfu a 10 Nm od pevninského pobřeží. S rozlohou kolem 20 km² je jako miniatura velkých Jónských ostrovů, kde se na malé ploše soustředily všechny ostrovní krásy: východní chráněné zálivy, rozbrázděné západní pobřeží a malebná místa v benátském stylu. Před dvaceti lety byl Paxos nezajímavým zapadákovem, nyní však má náběh na luxusní jachtařskou destinaci.

Poseidonův dar

Podle legendy mořský bůh Poseidon svým trojzubcem odštěpil Paxos od Korfu a daroval ho své milované ženě Amphitriti. Dar to byl vskutku

velkolepý, neboť Paxos vypadá jako bílý drahoukam obklopený tyrkysovými vodami Jónského moře. Celý ostrov je pokrytý houštinami olivových hájů založených ještě Benátčany. Místní obyvatelé i nadále zpracovávají vynikající olivový olej, avšak mnohem více se věnují návštěvníkům, připlouvajícím na lodích.

Pro svou polohu je Paxos relativně těžko dostupný pro běžné turisty. Zato leží na šedesátimílové trase mezi Korfu a Lefkadou a slouží jako žádaná jachtařská zastávka a také jako port of refuge. Nejčastějšími návštěvníky jsou tedy jachtaři. Místní si jsou tohoto faktu vědomi a uzpůsobili původní rybářské přístavy turistic-

kým potřebám – na městských molech namontovali vazáky, vytvořili přípojky na elektřinu a jsou všemožně nápomocní. Přístavy se rozvinuly, vznikly nové restaurace, kavárny, obchůdky, opravily se cesty, ovšem i přes velkou expanzi si ostrov zachoval svého provinčního ducha. Infrastruktura se tu nezvětšuje, nýbrž se rozvíjí kvalitativním směrem. Svým způsobem jsou to ospalá místa, čilý ruch zde vytváří jenom posádky z lodí všech rozměrů, které večer co večer plní městská mola a blízká kotviště.

Lakka

Malebný okrouhlý záliv Lakka na severu ostrova je mimořádně oblíbeným kotvištěm. Přilehlý po-

loostrov s padajícími vápencovými srázy a majákem na vrcholu ho dělí od otevřeného moře a chrání před převládajícím větrem. Záliv je orámován příkrými svahy, porostlými starými olivovníky a cypřiši, a v jeho srdci leží malebné městečko Lakka s krátkou promenádou, malým bílým náměstím a miniaturní kaplí.

V nejvyšší sezoně se do relativně malého kotviště před Lakkou nahrne nejmiň stovka lodí, kotvicích samozřejmě ledabyle a téměř na dotek. Jsou na kotvách, přivázané ke skalám a také u městského mola. Záliv má malou hloubku (2–6 m) a bílé písčité dno, na kterém jsou jasně vidět položené řetězy a kotvy. Nejednou se stalo, že se kotvy překřížily, pak obvykle někdo z posádky skočí na nádech do vody a kotvu jednoduše přenes tam, kam je třeba. Mořští obyvatelé (ploší platýsi a očnatci) zbarvení do bíla se přizpůsobili kotevnímu prostředí a pod pohyblivými řetězy vyhledávají potravu. Kotvicí shon běžně začíná kolem oběda a zaniká až s příchodem soumraku, když se okolí uklidní a na městském mole se rozzáří ohně barbecue místních taveren. Veškeré taverny nabízejí výborná jídla a osobní přístup ve snaze si získat zákazníka pokud možno na delší dobu, neboť posádky se často vrací



Často jsou jeskyně mezi sebou propojeny malými průchody a tunely a jsou ozářeny zvláštním namodralým světlem.

na oblíbená místa. Je zde několik tradičních britských pubů, jelikož Lakku si obzvláště oblíbili britští námořníci. Dají se tady velmi dobře přečkat podzimní bouřky, které se ženou od Otranské úžiny nebo od jihovýchodu. Strá-

vili jsme v tomto pohostinném místě několik deštivých dnů, kdy lilo jako z konve. Námořníci, oblečení v červených nepromokavých bundách, vesele vysedávali po hospodách, klábosili o plavbách a cpali se řeckými dobrotami.



Malebný přístav Longos je od východu zcela otevřený.



Od západu je Paxos bičován vlnami z otevřeného moře.

Longos

Longos je miniaturní přístav s malou flotilou tradičních rybářských lodí. Je situován na východní závětrné straně Paxosu. Má pouze jednu ulici s pestrými tavernami a krátké městské molo, kam se běžně natlačí šest lodí. Přístav je od severu krytý malým poloostrovem, ale je zcela otevřený od východu. Když fouká, je záliv rozvlněný jako na moři. V létě však

fouká pravidelný mistrál, jenž v noci lehá, proto je nechráněné a relativně hluboké (6–20 m) kotviště před Longosem docela často využíváno zkušenějšími jachtaři. Longos je milý a ospalý. Jedna z prvních taveren na Paxosu byla Vassilis. Malými stolky a pletenými stoličkami se rozprostřela téměř na silnici a je stále nejlepší restaurací na ostrově. V pravé části zálivu leží ruiny někdejší továrny na mýdlo, jež v létě často slouží jako galerie

moderního umění pod širým nebem. Ve vzdálenosti kolem 500 m na východ najdeme neoznačenou mělčinu Ifalos Paxoi s hloubkou 0,5 m. Za klidného počasí je možné ji rozpoznat podle světlejší vody. Směrem na jih těsně pod vodou číhá další nebezpečí – skalnatý řetězec, jenž se táhne od břehu na moře.

Jachtařské město Gaios

Relativně malý Gaios (kolem 600 obyvatel) je hlavním městem ostrova. Nachází se v zavětrí, dobře schované od východu za menší ostrov Ay Nikolaos. Můžeme ho směle pojmenovat jachtařským městem, neboť nejvíce návštěvníků přichází právě z lodí. Gaios je dost oblíbený u italských jachtařů, proto je zde mnoho italských restaurací a kaváren. Okrouhlý záliv před městem, chráněný ze všech stran, vypadá jako jedna velká marina. Podél celé městské promenády od jihu na sever se táhne nepřetržitá linie vyvázaných lodí. Boj o místo začíná již od oběda, když v malém prostoru s hloubkou něco přes 3 m manévrují plachetnice a motoráky ve snaze rychle zakotvit a přivázat se ke břehu. Řeční povaleči, kteří celé dny vysedávají a rozumují v kavárnách, konečně mají nové téma k celovečerní debatě.

Obvykle již od třetí hodiny odpoledne je přístav kompletně plný a večer veselá slečna začíná vybírat poplatky za stání. Téměř 200 lodí je uvázáno přímo před tavernami, a když jsou stoly obsazené, pak se jídlo nosí rovnou na palubu.



Okrouhlý záliv Lakka, jenž leží na severu ostrova, je mimořádné oblíbeným kotvištěm.

Severní část Gaiosu je výrazně klidnější. Taveren je poskrovnou, ovšem promenáda pokračuje. V severní části se nachází menší marina a přístav pro velké lodě a trajekty z pevniny a z Korfu. Také je zde možnost se přivázat s lodí na protějším ostrově ke stromům. Ostrov Ay Nikolaos je hustě porostlý borovicemi a je hojně obydlený zvědavými potkany. Jednoho pozdního večera, když jsme stáli přivázaní ke stromům, jsem posedávala se skleničkou na palubě. V němém úžasu jsem pozorovala celé procesí větších potkanů, jak elegantně a bez spěchu kráčí po uvázaných lanech rovnou k lodím. Nezastavily je žádné plastové láhve, ani jiné podomácku vyrobené pomůcky. Fungovaly jediné hliníkové zvony, jež se prodávaly v místním železářství. Potkani se před zvony zastavili, chvíli dumali a pak se v míru vrátili do lesa. Pokud na lodi není jídlo, tak tam chytří hlodavci nezůstanou, ovšem tam, kde je nepořádek, si pobudou rádi.

Od jihu před vjezdem do Gaioského přístavu leží rozsáhlé kotviště, chráněné od severu malým ostrovem Panayia. Na vrcholku ostrova, schovaná v houštích vysokých borovic,



V okolí Paxosu je dokonalé prostředí pro freediving a spearfishing.

inzerce

PŘEHLEDNÝ KATALOG LODÍ

Plachetnice, motorové
a nafukovací čluny, vodní
skútry, hausbóty, plovoucí
mola a přívěsy pro lodě

**Právě
v prodeji**



Objednávejte na www.yacht-magazine.cz



Moře a vítr vymodelovaly útesy do bizarních tvarů, vytvořily podmořské labyrinty, sloupořadí, úzké zálivy, skryté pláže, brány a hluboké jeskyně.

stojí malá pravoslavná kaple, kde se často odehrávají rodinné obřady. Kotviště (4–40 m) je skvělým úkrytem před převládajícím severozápadním větrem. Od jihu je však zcela otevřené a v silném jihovýchodním proudění bývá velmi rozvlněné. V létě v klidném počasí před Gaiosem kotví ty nejkrásnější lodě Středomoří. V porovnání se shonem města je na kotvě svatý klid. Vše se mění na podzim, již v říjnu je město poloprázdné a vrací se do svého pokojnějšího tempa.

Galerie mořského umění

Západní návětrná část Paxosu, tak jako u většiny Jónských ostrovů, padá vysokými vápencovými stěnami do moře. Je strmá, skalnatá, s rozpadajícími se útesy. Moře a vítr vymodelovaly útesy do bizarních tvarů, vytvořily podmořské labyrinty, sloupořadí, úzké zálivy, skryté pláže, brány a hluboké jeskyně. Celé západní pobřeží je jako jedna přírodní galerie mořského umění, uchvacující svou modro-bílou krásou. Na západním pobřeží je několik neklidných kotvišť, vystavených převládajícímu větru, vlnám a turistickým lodím z pevniny. Turistické motoráky, narvané po strop zvědavými turisty, se s kotvením neobtěžují, jedou rovnou do jeskyně, s celým svým rámcem a motorovým zápachem. Po sobě pak zanechají zamořenou jeskyni, rozvířené dno, vystrašené podmořské obyvatele a přidušené plavce. Naštěstí shon trvá pouze do oběda, pak se návštěvníci po zběsilé jízdě vrátí na pevninu a západní pobřeží se uklidní. Po poledni, když je slunce vysoko, přichází čas na průzkum podmořských jeskyní a tajných tunelů, vedoucích pod skalním masivem. Je tady dokonalý terén pro freediving a spearfishing. Často jsou jeskyně mezi sebou propojeny malými průchody a tunely, jsou ozářeny zvláštním namodralým světlem a pak se hlubokými tmavými průrvami ztrácejí někde v hloubce útesu. Ovšem největší objev jsme učinili s potápěčskou výstrojí. Podmořské labyrinty nás zavedly na otevřené moře, k bílým vápencovým jeskyním, podobným katedrálám hodných řeckých antických chrámů. V tichém mořském prostředí, prosvícené přímými

slunečními paprsky, jeskynní labyrinty působily jako Poseidonův palác, jehož vodní strop jako mraky brázdily kýly plovoucích lodí.

slunečními paprsky, jeskynní labyrinty působily jako Poseidonův palác, jehož vodní strop jako mraky brázdily kýly plovoucích lodí.

Soukromý ráj Anti-Paxos

Ve vzdálenosti necelé míle na jih leží menší, pouze v létě obydlený ostrov Anti-Paxos. Na jeho východní straně, dobře skryté před větrem a vlnami, jsou podle místních nejkrásnější pláže v okolí. Mají na rozdíl od většiny kamenitých pláží bílý jemný písek, což sem vábí plážové „povaleče“ z celého okolí. Bezpečné kotvení, dobré krytí před větrem a spokojenost ženské části posádek činí z Anti-Paxosu oblíbené letovisko rodinných jachtařů a také zdejších obyvatel. Přes léto je Anti-Paxos velice frekventovaným místem a spíše připomíná turistické letovisko než neobydlený ostrov. Lodě kotví jedna přes druhou a pobřeží je poseté opalujícími se lidmi. Zato na západní straně panuje klid. V hlubokých návětrných zátokách je možné i v silnějším vlnění najít úkryt ke kotvení. Právě v těchto skalních prasklinách a průvrách se obvykle schovávají lodě zkušenějších kapitánů, jež si zde užívají „privat paradise“.

Osamocená v moři – Dhaskalia

Jenom míli na jih od Anti-Paxosu leží můj oblíbený neobydlený ostrůvek Dhaskalia. Od západu je bičován vlnami z otevřeného moře a je protkán sítěmi hlubokých podmořských kaňonů a jeskyní. Na východ se uzavírá skalnatou podkovou, v jejímž středu se v malé hloubce rozprostřel bílý podmořský labyrint z navrstvených skal, obývaný skromnými mořskými obyvateli Jónského moře. Kotvení je zde náročné, neboť dno je poseto ostrými skalami a velkými balvany ve tvaru hřibů. Dvakrát jsme se tam zamotali kotevním řetězem do skal. Tehdy se náš kapitán ponořil do desetimetrové hloubky, vzal do rukou těžký řetěz a vlastnoručně jej ze skal vymotal! Na podzim v okolí Dhaskalie a v kanálech mezi Paxosem a Anti-Paxosem táhnou hejna tuňáků, je to ověřený rybářský revír.

Útulný ostrov

Poutníci Jónským mořem se shodují, že malý ostrov Paxos s přilehlým Anti-Paxosem patří k nejkrásnějším v okolí. Je žádanou zastávkou během 60Nm plavby z Korfu na Lefkadu a je také dobrým úkrytem před nepřízní počasí. Turismus se zde nesmyslně nerozrůstá, ale rozvíjí se do kvality. Lidé jsou velmi přátelští a celkově ostrov působí přímo domácky. Krása návětrné strany a útulnost závětrné je ve vzácné rovnováze s malebnými městy vytvořenými lidmi. Rozhodně stojí za to se zde zastavit na delší dobu.

V dalším čísle budeme putovat starobylými přístavy, které byly vybudovány na pevninském pobřeží Jónského moře.

*Text a foto Inna Václavová
Letecké foto Jiří Liška*



Tipy

- Ve městě Lakka se nachází jedna z nejlepších restaurací na ostrově – Akis Bar s přilehlou kavárnou Giappi. Majitelkou je sympatická Slovenka Iva a její jídla jsou esteticky dokonalá a výjimečně chutná.
- V Gaiosu vyhledejte dive centrum Water Planet. Místní potápěč Babis Dakouras vás provede podmořskými katedrálami v okolí ostrova.
- Z Lakky vede cesta na návětrnou stranu, na dlouhý výběžek omývaný bouřlivým mořem.

inzerce



www.altumare.cz

JACHTAŘSKÁ FLOTILA

MINIMUM STAROSTÍ
&
MAXIMUM ZÁBAVY

14.–21. 7. 2018
ŘECKO

SUPER CENY
PRO JEDNOTLIVCE I POSÁDKY
POMOC PŘI SPOLEČNÉM KOTVENÍ
ZÁBAVA PRO MALÉ I VELKÉ



ALTUMARE
PRODEJ & PRONÁJEM LODÍ

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY

V EVROPĚ

Jakkoliv je to nemilé, světová moře, oceány, řeky i jezera jsou plná hranic. Když se na ně chcete vydat, potřebujete většinou průkaz. Pro jejich získávání a uznávání neexistují na světě jednotná pravidla. Žádný průkaz neplatí univerzálně.



Přinášíme vám přehled, jak je to s průkazy v Evropě. Dotázali jsme se ambasad padesáti evropských států v ČR, jaká pravidla u nich platí pro plavbu rekreačních plavidel. Všechna velvyslanectví dostala pět otázek:

- 1) Pro jaká plavidla (délka, výkon motoru, počet členů posádky, plocha plachet) je potřeba kapitánská licence?
- 2) Rozlišuje vaše země licence pro vnitrozemskou a mořskou plavbu?
- 3) Jaké druhy kapitánských licencí a za jakých podmínek se ve vaší zemi vydávají?
- 4) Mohou je získat i cizinci?
- 5) Platí u vás i odpovídající průkazy vydané v České republice nebo v Chorvatsku?

Odpověď jsme dostali z dvacítky zastupitelských úřadů. Použitelná z toho však byla jen část. Málokdy jsme získali odpovědi na všechny otázky. Ambasády často pouze sdělily, kam máme nasměrovat další dotazy (pobřežní stráž, ministerstvo dopravy, ministerstvo infrastruktury atd.). Z příslušného úřadu pak odpověď přišla jen někdy.

Naštěstí se do stejného herkulovského úkolu jako YACHT pustil před časem také server TheBoatingHub.com, a to dokonce pro celý svět. Z BoatingHubu si každý může stáhnout brožuru s údaji o podmínkách v 59 státech. V případě nedostatku informací od ambasády, nebo dalších volně dostupných zdrojů, jsme proto čerpali z této brožury. Nutno ovšem poznamenat, že BoatingHub nemusí být zcela spolehlivý. V případech, kdy se ambasáda nebo jiný úřad ozvali, se údaje od informací BoatingHubu několikrát lišily. V přehledu průkazů jsou tyto odlišnosti zmíněny. Ale ani s údaji z BoatingHubu není přehled kompletní. Těžší bylo sehnat informace o vnitrozemské plavbě než o mořské. Situace okolo motorových lodí je obtížněji dohledatelná než u plachetnic. Pokud kdokoliv ze čtenářů najde chybu nebo bude znát situaci v zemích, ke kterým jsme nic nezjistili, budeme rádi, když nám informace napíše do redakce (yacht@yacht-magazine.cz).

Tři přístupy

Pokusíme-li se o shrnutí, v Evropě se k otázce kapitánských průkazů přistupuje třemi způsoby, případně jejich vzájemnou kombinací. V části zemí průkazy nejsou a na moře i vnitrozemské vody se může vydat kdokoliv. (Průkaz se vám ale může hodit i tak, pokud si chcete pronajmout loď.) V jiných zemích mají kapitánské průkazy na starosti jachtařské svazy či ob-

dobná sdružení. Zbýlé státy pak mají speciální úřad, který na průkazy dohlíží a zařizuje i kapitánské zkoušky. Je mezi nimi i Česká republika, kde se o vnitrozemské vody stará Státní plavební správa a o moře Ministerstvo dopravy.

Ještě krátká poznámka k jednotkám. V předpisech jsou totiž rozmanité. Milí zde pochopitelně myslíme námořní míli. Pokud je uveden údaj v tunách, je jím míněna hmotnost. V případě hrubé prostornosti je to v textu výslovně napsáno. Výkon motoru uvádíme v kilowattch (kW). Mnoho států má ovšem v předpisech koňské síly (HP). V takovém případě je uvádíme v závorce.

Vnitrozemská plavba v ČR

Na českých řekách, jezerech a rybnících je třeba průkaz, pokud chcete vést plavidlo s oplachtěním nad 12 m² nebo s motorem nad 4 kW či pokud hmotnost plavidla včetně povoleného zatížení překročí 1 000 kg. Rekreační jachtaři

u nás používají průkaz jménem **vůdce malého plavidla**. Vydává ho Státní plavební správa (www.plavebnisprava.cz). K získání je potřeba – vedle občanského průkazu, vyplněné žádosti atd. – doložit u lodí s plochou plachet nad 20 m² nebo výkonem motoru nad 20 kW ověření praktických dovedností při vedení malého plavidla. Dále si musíte připravit lékařské osvědčení a uhradit správní poplatek v hodnotě 500 Kč. Musí vám být minimálně šestnáct let. Průkaz má i mezinárodní verzi pro plavbu po vnitrozemských vodách mnoha evropských států (rezoluce č. 40 EHK OSN). Vůdce malého plavidla se dá také rozšířit na oprávnění vést malá plavidla na moři do vzdálenosti jedné míle od břehu a větru do čtyř stupňů Beaufortovy stupnice.

CEVNI

Pro vnitrozemskou plavbu existuje v Evropě dohoda CEVNI (Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure – Evropský kodex pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách). Dosud k ní



Nové průkazy způsobilosti k vedení námořní jachty

Ministerstvo dopravy ČR chystá novelizaci vyhlášky č. 315/2000 Sb., která upravuje podmínky pro vydávání námořních kapitánských průkazů. Na výstavě FOR BOAT proběhla návštěvníká konference o kapitánských průkazech, kterou uspořádala firma YachtNet ve spolupráci s ABF. Vystoupila na ní Mgr. Klára Němcová, ředitelka Státní plavební správy, Ing. Pavel Ellinger, předseda zkušební komise pro ověřování způsobilosti k obsluze rádiových zařízení z Českého telekomunikačního úřadu, a Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph. D., vedoucí oddělení námořní plavby Ministerstva dopravy ČR, který představil chystané změny ve vyhlášce. Námořní kapitánské průkazy s ochrannými prvky by se nově měly tisknout na plastové karty, aby lépe odolávaly vlhkému a slanému prostředí na lodích. Průkazy by měly být v souladu s rezolucí EHK OSN č. 40. Jejich doba platnosti by měla být 10 let (namísto současných pěti) a při obnově platnosti průkazů by se prokazovala praxe 500 Nm ve funkci kapitána v posledních deseti letech před skončením doby platnosti průkazu.

přistoupilo sedmnáct zemí: Bulharsko, Česká republika, Francie, Chorvatsko, Kazachstán (časově), Litva, Lucembursko, Moldavsko, Německo, Rumunsko, Slovensko, Srbsko, Švýcarsko, Ukrajina a Rakousko. Dohoda tak pokrývá většinu hlavních vnitrozemských cest v Evropě s výjimkou Pyrenejského poloostrova, Itálie, Balkánu, Britských ostrovů a severských států. Dohoda také nepokrývá Kielský průplav v Německu a finský kanál Saimaa. Průkazy vydané v jedné členské zemi CEVNI by měly být platné ve všech ostatních. Dost často se jim říká „kanálový certifikát (canal certificate)“ nebo nějak podobně.



České námořní průkazy

Podle oblasti plavby a zkušeností skippera se rozlišují tři stupně průkazů způsobilosti k vedení námořní jachty:

Průkaz s oprávněním C pro pobřežní plavbu (Yachtmaster Coastal) opravňuje k plavbě do 20 Nm od pobřeží, na jachtě do 16m délky, do síly větru 6 °Bft. Podmínkou je vykonání praktické zkoušky na moři a teoretické písemné zkoušky, která se skládá z navigace, nautiky, Colregu a námořního práva, meteorologie, angličtiny a zdravotní způsobilosti. Ke zkoušce se lze přihlásit i bez kurzu, doporučuje se ale absolvovat školení u oprávněného školicího střediska nebo jachetního instruktora.



Průkaz s oprávněním B pro mořskou plavbu (Yachtmaster Offshore) opravňuje vést jachtu na moři do vzdálenosti 200 Nm od bezpečného přístavu nebo kotviště. Pro jeho získání potřebujete především plavební praxi na jachtě nejméně 2 500 Nm, z toho nejméně 1 000 Nm ve funkci kapitána v oblasti pobřežní plavby a minimálně 1 500 Nm v oblasti mořské plavby.

Průkaz s oprávněním A pro oceánskou plavbu (Yachtmaster Ocean) opravňuje vést jachtu na moři bez omezení. Opět je třeba plavební praxe

a to minimálně 5 000 Nm ve funkci kapitána ve vzdálenosti více než 20 Nm od pobřežní linie.

Tyto kapitánské průkazy mají platnost 5 let, poté je nutné požádat o jejich prodloužení. Při plavbě na vlastní lodi registrované v ČR a plující pod českou vlajkou by měly být nezpochybnitelné. Neměli byste s nimi mít problémy nikde na světě. V případě půjčené lodi je ovšem lepší si platnost průkazu ověřit předem. Ministerstvo dopravy ČR má podle svého vyjádření výslovně dojednáno uznání svých průkazů velitel námořní jachty v nejoblíbenějších vodách pro námořní turisty – v Chorvatsku a Slovinsku. K tomu ještě dodává: „Je známo, že jsou také běžně akceptovány v Řecku, Itálii a v Černé Hoře.“ České průkazy zatím neplatí jako Certifikát kompetence (ICC). V budoucnosti by se to ale mohlo změnit. Více na www.mdcr.cz. Poměrně vysoké nároky MDČR nahánějí české jachtaře do škol, jež poskytují průkazy zahraniční. Jejich získání je totiž často snadnější. Platí to zejména u průkazů chorvatských.



Chorvatské průkazy

Chorvatské průkazy mají tři stupně jako průkazy MDČR, ale jsou obráceně značeny:

Voditel brodice kategorie A opravňuje vést loď do délky 6m a výkonu motoru do 8 kW na chorvatských vnitrozemských vodách, vnitřních mořích a teritoriálních vodách 6 Nm od linie pobřeží nebo ostrovů.



Voditelj brodice kategorije B může kromě profesionálních plavidel s omezením vést i všechny typy rekreačních lodí a jachet do hrubé prostornosti 30 GT, a to v chorvatských vnitrozemských a teritoriálních vodách a mezinárodních vodách. Právě tento průkaz si čeští jachtaři nejčastěji požívají.

Voditelj brodice kategorije C může vést všechny typy lodí a jachet do hrubé prostornosti 30 GT v chorvatských vnitrozemských a teritoriálních vodách a vodách mezinárodních.

K získání chorvatského průkazu B stačí složit pouze teoretickou zkoušku na kapitanátu v Chorvatsku, které jsou v každém větším chorvatském přístavu. K vystavení průkazu jsou zapotřebí dvě pasové fotografie, uhrazení poplatku 850 kun (asi 120 EUR) a kolek v hodnotě 40 kun. Zkouška probíhá ústně v chorvatštině nebo v angličtině, někdy dokonce i v češtině, a netrvá déle než 10 minut. Zkouší se navigace, čtení mapy, určení polohy nebo vzdálenosti, značení plavebních cest s důrazem na trasy podmořských potrubí a kabelů, majáky, značení útesů kardinálními znaky atd. Zkoušky se konají každý týden, například v Šibeniku probíhají vždy v úterý od 15 hodin a v Zadaru v pátek vždy od 15 hodin.



Získat chorvatský průkaz B je mnohem snazší a levnější než český C. Navíc chorvatský má širší působnost, ale oficiálně jej uznávají pouze chorvatské úřady. Chcete-li si tedy pronajmout námořní plachetnice v Chorvatsku, nebudete mít s tímto průkazem žádné potíže. Otázkou však je, co se stane, kdybyste to chtěli zkusit někde jinde. Tady bude záležet na benevolenci charterové firmy a je docela možné, že vám loď půjčí. Jestliže se ale stanete původcem havárie, obrátí se situace proti vám a každá pojišťovna využije fakt, že nemáte odpovídající průkaz k tomu, aby se vyhnula pojistnému plnění. Například v Itálii větší část charterových firem na chorvatský průkaz lodě nepůjčuje. Italská legislativa říká: „Pokud plujete v italských vodách, musíte mít italský průkaz,

nebo průkaz státu, jehož máte národnost, anebo průkaz vydaný státem, který uznává váš stát.“ (To znamená, pokud by ČR uznávala chorvatské průkazy, tak by pro Čechy platily i v Itálii.) Dalším negativem chorvatských průkazů je, že pro jachty zapsané v Námořním rejstříku ČR je podle české legislativy chorvatský průkaz neplatný.

BoatingHub uvádí u Chorvatska ještě dva další průkazy – **Yachtmaster A** a **B**. S prvním si údajně můžete troufnout na cokoliv do 100 tun, s druhým až do 500 tun. Chorvatské velvyslanectví však v odpovědi na dotaz YACHTU zmínilo jen první tři popsané stupně. Více na www.mppi.hr.



Britské průkazy RYA

S obrovským důrazem na praxi jsou pravým opakem chorvatských průkazů britské, které vydává Královská jachetní asociace (The Royal Yachting Association). Britské průkazy se pokládají za nejkvalitnější na světě. Britské kompetenční certifikáty (Certificates of Competence), jak se nazývají, mají čtyři stupně:

RYA Advanced Powerboat je určen pro motorové jachtaře, vyžaduje praxi v délce minimálně 30 dnů, dva dny jako skipper, v délce 800 Nm, z toho 12 hodin noční plavby. Zkouška probíhá prakticky přímo na lodi a u jednotlivého kandidáta trvá 4 až 5 hodin, pro dva až tři kandidáty pak až 7 hodin.

RYA Yachtmaster Coastal opravňuje k vedení námořní plachetnice nebo motorového člunu v pobřežních vodách. Má stejné požadavky na praxi jako předchozí, zkouška se též skládá prakticky na lodi a u jednotlivého kandidáta trvá 6 až 10 hodin, 8 až 14 hodin pro dva.

RYA Yachtmaster Offshore opravňuje k vedení sportovního plavidla v mořích mimo dohled pevniny a vyžaduje námořní praxi v délce minimálně 50 dnů, z toho pět dnů jako skipper, 2 500 Nm minimálně v pěti plavbách o délce větší než 60 Nm, včetně dvou přes noc a dvou ve velitelské funkci. Skládá se prakticky na lodi a pro jednotlivého kandidáta trvá 8 až 12 hodin, 10 až 18 hodin pro dva kandidáty.

RYA Yachtmaster Ocean opravňuje k vedení jachty bez omezení a vyžaduje jako praxi minimálně jednu oceánskou přeplavbu ve funkci



velitele hlídky. Zkouška se skládá jak ústně, tak písemně a vyžaduje analyzovat zadané situace. Pro získání britských certifikátů je nutné vlastnit osvědčení o ovládnutí námořních radiotelefonů a stanic a osvědčení o kurzu první pomoci.

Výše uvedené certifikáty patří k tak zvaným examinovaným a teprve zkouška opravňuje k titulu Yachtmaster. Nicméně oprávnění k vedení sportovního plavidla lze ve Velké Británii získat prostým absolvováním kurzu RYA, přičemž absolventi dosáhnou titulu Skipper. Úplná posloupnost britských jachtařských stupňů pro řízení námořních plachetnic pak vypadá takto:

RYA Competent Crew – jen kurz bez zkoušky, jehož náplní jsou základní dovednosti člena posádky.

RYA Day Skipper – jen kurz bez zkoušky pro ovládnutí sportovního plavidla pro krátké denní plavby.

RYA Coastal Skipper – kurz bez zkoušky, po zkoušce RYA Yachtmaster Coastal.

RYA Offshore Skipper – kurz bez zkoušky, po zkoušce RYA Yachtmaster Offshore.

RYA Yachtmaster Ocean – jen po zkoušce. Navíc existují doplňkové zkoušky na rozšíření průkazů z plachetnic na motorové jachty a naopak.

Kdo by si myslel, že získat titul Skipper je snadné, protože k tomu není zapotřebí žádná zkouška, mýlí se. Britští instruktoři, kteří kurzy vedou a rozhodují, kdo projde a kdo ne, jsou ostří a ne-



smlouvaví. Ještě náročnější jsou zkoušky na titul Yachtmaster, které se konají přímo za plavby na lodi, kde je kandidát v roli velitele a musí třeba vyvést loď z přístavu na volné moře naslepo od navigačního stolku, jen pomocí mapy, hodnot kurzu a náměrů, jež mu hlásí shora z kokpitu. Počet uchazečů, kteří neuspějí, je značný. Při zkoušce na titul Yachtmaster nesmí být původní instruktor na lodi a koná se před externím examinátorem. Hlavní náplní zkoušky je obhajoba plavebního plánu, který kandidát dostane zadáný 5 dní dopředu. Od stupně Day Skipper je ve většině signatářských zemí možné požádat o udělení mezinárodního certifikátu kompetence (ICC).

Certifikát kompetence (ICC)

Mezinárodní certifikát kompetence je dokument udělovaný na základě dohody osmnácti evropských států při OSN. Záměrem dohody bylo od počátku poskytnout kapitánům rekreačních plavidel průkazy, které budou platit i mimo jejich vlastní zemi, ale ponechat státům svobodu při jejich udělení. První státy se k dohodě připojily v roce 1979. Od té doby signatáři dál přibývají, třebaže pomalu. Kompetenční certifikáty udělují jednotlivé země. Každý signatářský stát by měl uznávat certifikáty udělené v ostatních zemích. Do roku 2018 dohodu podepsaly Belgie, Bělorusko, Bulharsko, Česká republika, Finsko, Chorvatsko, Irsko, Jižní Afrika, Litva, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Rumunsko, Slovensko, Spojené království, Švýcarsko a Rakousko. České kapitánské průkazy zatím bohužel jako ICC neplatí. V blízké budoucnosti by se to však mohlo změnit. „Průkaz není dosud vydáván ve formě doporučené jako ICC,“ uvedlo MDČR. „Cílem MDČR je při novelizaci národní legislativy upravující vydávání průkazů k vedení námořní jachty přejít na doporučený formát ICC pro usnadnění akceptace průkazu v zahraničí při půjčování plavidel.“

Certifikáty IYT

Ve dvou evropských zemích, Itálii a Rusku, vám podle BoatingHubu půjčí loď s certifikátem IYT. Vydává je nezávislá mezinárodní organizace International Yacht Training Worldwide prostřednictvím autorizovaných škol. V Česku taková není. Jsou však v Polsku, na Slovensku i v Rakousku. Školy se dají najít na www.iytworld.com. Certifikáty IYT jsou podobné těm britským systému RYA. Organizace navíc zaštiťuje ještě další stupně pro profesionály.



Slovensko

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Slovenské kapitánské průkazy se nazývají průkazy velitele námořního rekreačního plavidla a mají stejné stupně jako české. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR kurzy a zkoušky organizuje obdobně jako v Česku. Na stránce ministerstva lze stáhnout seznam slovenských školicích středisek, termíny kurzů a zkoušek a příslušné tiskopisy. V jedné věci se však Slovensko od Česka podstatně liší. Slovenské kapitánské průkazy mají neomezenou platnost a nemusíte si je každých pět let prodlužovat. Dále Na Slovensku existují průkazy odborné způsobilosti na vedení námořní jachty (délka 2,5 m až 24 m, výkon hlavního motoru vyšší než 4 kW, plocha základního oplachtění větší než 12 m²). Požadavky na získání tohoto průkazu jsou náročnější, než je tomu v případě rekreač-

ního plavidla. Klíčové funkce, jako jsou velitel, první palubní důstojník a první strojní důstojník, musí být držiteli průkazu odborné způsobilosti podle Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků 1978 (STCW) na příslušnou funkci. Naproti tomu ostatní členové posádky, námořníci a strojníci musí mít buď průkazy odborné způsobilosti podle úmluvy STCW, nebo průkazy odborné způsobilosti velitele rekreačního plavidla na stupě B či C. Dále musí splnit požadovanou plavební praxi a vyžaduje se i absolvování kurzů základního bezpečnostního výcviku podle úmluvy STCW. Pro vnitrozemskou plavbu existuje i na Slovensku průkaz vůdce malého plavidla (VMP), který se vydává a platí za podobných podmínek jako v ČR. Více na www.telecom.gov.sk.



Albánie

Podle BoatingHubu je rekreační plavba v albánských vodách přísně omezená. Jachty přijímá jen jeden přístav a kapitáni jsou žádáni, aby se nepřibližovali k pobřeží na méně než pět mil. Situace ohledně kapitánských průkazů je neznámá. Stejně je to s podmínkami pro vnitrozemskou plavbu.



Belgie

Signatářská země dohody o ICC.

Moře. K plavbě po moři není v Belgii potřeba žádný průkaz. Je ovšem možné si ho udělat



dobrovolně, což se doporučuje. Zkoušky zajišťuje stát. Mají dva stupně: jachtařský certifikát pro pobřežní vody (žadatelé musí být aspoň 20 let) a certifikát pro otevřené moře (minimální věk 21). Jeho získání začíná registrací na vládním webu (rec.mobilit.fgov.be/MobRecr/site/login/loginPublic). Poradí si i s cizinci.

Vnitrozemí. Ve vnitrozemí je pravidel víc. K vedení lodí do 15 metrů bez motoru nebo s motorem do výkonu 7 355 kW a maximální rychlostí do 20 km/h není průkaz třeba. Kapitán však musí dosáhnout věku aspoň 16 let. O dva roky starší vodní motoristé už mohou řídit loď do 15 metrů s výkonem nad 7 355 kW, ovšem pořád do maximální rychlosti 20 km/h. Nad 15 metrů už je licence potřeba. Minimální věk pro její získání je 18 let. Zkoušky lze skládat už v sedmácti. Od uchazečů se vyžaduje také zdravotní prohlídka. Zkouška je teoretická. Uchazeč však musí prokázat praktické zkušenosti s řízením lodě, které nasbíral pod vedením osoby, jež už průkaz vlastní. Průkazů jsou dva typy: omezený a neomezený. Omezený platí pro všechny vnitrozemské vody v Belgii, kromě dolního toku řeky Šeldy. Neomezený platí i pro tento dolní tok. K vleku lyžaře na vodních lyžích vyžaduje zákon navíc ještě asistenta staršího patnácti let.



Bulharsko

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Průkaz je potřeba jen pro plavbu na Černém moři. Má dvě kategorie. První je vůdce plavidla do hrubé prostornosti 20 GT. Žadatelé skládají teoretickou (navigace, meteorologie, pravidla bezpečné plavby) a praktickou zkoušku (ovládání lodě a motoru). Posuzuje se u nich i zdravotní stav. Druhý, náročnější typ průkazu je vůdce plavidla do 40 tun. Ke zkoušce je třeba se naučit disciplíny zmíněné u předchozí kategorie do větší hloubky. K tomu je navíc ještě radiotelegrafie a globální námořní tísňový a bezpečnostní systém (GMDSS).



Černá Hora

Podle MDČR uznává české průkazy. Tamní kapitanáty v Baru nebo Kotoru vydávají tři typy průkazů pro kapitány rekreačních plavidel do 20, do 100 a do 500 tun.



Dánsko

Moře. Pro plachetnice do patnácti metrů není v Dánsku průkaz potřeba. Můžete si ale dobrovolně udělat certifikát kompetence. Zkouška se skládá z praktické a teoretické části. U lodí nad patnáct metrů už je průkaz potřeba. Dánsko rozeznává dva. První umožňuje plavbu na Baltském a Severním moři, kolem Britských a Faerských ostrovů. Druhý už dovoluje plavbu kdekoli. Oba platí do délky lodi 24 m. Trénink kapitánů zajišťují jachtkluby a soukromé školy. Zkoušky má na starost stát. Kapitáni musí také podstoupit vyšetření zraku a sluchu. K řízení motorových lodí nad patnáct metrů jsou podobné podmínky jako u plachetnic. U motorových plavidel kratších než čtyři metry je třeba průkaz od výkonu motoru 19 kW. Pro rozmezí 4 až 15 metrů je třeba navštívit formulář na webu dánského plavebního úřadu (www.dma.dk/SkoleFritidssejlad/UddPersonligeBeviser/Speedbaad/Sider/default.aspx). Po zadání údajů o lodi se dozvíte, zda potřebujete průkaz.

Vnitrozemí. Kapitáni lodí do 15 metrů potřebují zvláštní certifikát (Canal certificate). Majitelé certifikátů pro plavbu na moři ho mohou získat po krátkém dodatečném školení. U lodí nad 15 metrů mohou platit další nařízení. Nejlepší je předem kontaktovat dánskou plavební správu.



Estonsko

Jachting je součástí školní výuky. Kapitánský průkaz není potřeba, nejste-li profesionál. Nicméně Estonsko vydává International Certificate of Competence For Operators of Pleasure Craft, který platí pro vnitrozemí i moře, a například v Chorvatsku jej uznávají.



Finsko

Signatářská země dohody o ICC.

Moře. K plavbě ve finských vodách není třeba průkaz. Finská jachtařská federace však poskytuje několikastupňové vzdělání. Základní kurz se jmenuje Veneilijän peruskurssi. Po dvou letech jachtingu můžete podstoupit zkoušku pro kapitány, Venepäällikkökurssi. Nejvyšší, odpovídající ICC se jmenuje Kuljetajan pätevyyskirja.

Vnitrozemí. Rozšířením akreditace kapitánského průkazu druhého stupně, Venepäällikkökurssi, lze dosáhnout jeho platnosti v zemích dohody CEVNI.



Francie

Signatářská země dohody CEVNI.

Moře. U lodí bez motoru nebo registrovaných mimo Francii kapitánský průkaz nepotřebujete, nezávisle na velikosti plavidla. Pokud máte motor nad 4,5 kW (6 HP) a loď registrovanou ve Francii, potřebujete francouzský průkaz. Říká se jim Permis de Plaisance. Pro jejich získání je nutno dosáhnout 16 let a přinést lékařské osvědčení. Praktické zkoušky mohou být v různých jazycích. Teoretická je však pouze ve francouzštině. Průkazy mají dva stupně, do 6 a nad 6 mil od pobřeží. Kromě Permis de Plaisance vyžadují Francouzi také průkaz radiotelefonisty.

Vnitrozemí. Je třeba Permis de Plaisance pro vnitrozemské vody, ICC s rozšířením na vnitrozemské vody či ekvivalent.



Irsko

Signatářská země dohody o ICC.

Moře. Průkaz není potřeba, ale doporučuje se. Irský jachetní svaz (Irish Sailing Association, ISA) pořádá množství kurzů a zaštiťuje místní verzi ICC. Základní kurzy začínají od dětského věku. Základní část končí stupněm Competent Crew (jako v systému RYA). Pokročilá část končí Day Skipperem, který může požádat o ICC. Po ní následuje nejvyšší stupeň Yachtmaster Coastal a Offshore. Irové mají několik dalších certifikátů zaměřených třeba na závodění, plavbu na složitějších jachtách atd.

Vnitrozemí. ISA nabízí i další podobné kurzy pro motorové lodě. Můžete absolvovat například Helmsman Certificate. Další stupně mají stejné názvy jako u plachetnic.



Island

Pro loď do dvanácti metrů není průkaz potřeba. Pro větší lodě mají Islandčané tři stupně licence, které říkají Skipstjórnarnáms. Je ovšem zaměřena hlavně na rybaření a znalost rybářské legislativy. První stupeň Skipstjórnarnáms



S vás kvalifikuje na funkci prvního důstojníka na malém pobřežním rybářském plavidle. Druhý stupeň Skipstjórarnáms A je pro kapitána lodi od 12 do 24 metrů a prvního důstojníka lodě do 45 metrů. Třetí stupeň Skipstjórarnáms B je pro kapitány lodě nad 45 metrů. Pro všechny licence je třeba být v dobrém zdravotním stavu. Získání nejvyššího stupně trvá roky.



Itálie

Pro plavidla kratší než 24 metrů, vybavená motorem nad 30,4 kW (40 HP) či objemem nad 750 ccm nebo plující dál než 6 mil od pobřeží je průkaz potřeba. Cizinci, kteří si chtějí půjčit loď, by měli mít ICC nebo akreditaci IYT, podle MDČR české průkazy nejsou v Itálii problémem. Italské průkazy mají pět kategorií. Nejnižší se říká Patente de Nautico a opravňuje k plavbě do 12 mil od pobřeží. Dělí se do tří podtypů A, B a C. Získání průkazů A a B je kromě praktické a teoretické zkoušky podmíněno i dobrým zdravotním stavem. Musí se obnovovat každých deset let, od stáří 60 let každých pět let. Průkaz C je možno získat, i když nevyhovíte zdravotním kritériím. Musíte však plout s někým, kdo je splňuje. K získání druhého stupně Senza alcun limite dalla costa umožňujícího neomezenou plavbu už vyžaduje italská vláda další teoretickou zkoušku a průkaz radiotelefonisty. Třetí stupeň Per navi da diporto pro lodě delší než 24 metrů můžete získat po třech letech držení druhého. Musíte kvůli němu složit jak praktické, tak teoretické zkoušky.



Kypr

Ostrovní stát je od turecké invaze v roce 1974 rozdělen na dvě části: mezinárodně uznanou Kyperskou republiku a vesměs neuznanou Severokyperskou tureckou republiku (Severní Kypr). V Severním Kypru průkaz nepotřebujete. Pokud ale připlujete ze severokyperského přístavu do přístavu na území Kyperské republiky, hrozí vám vysoká pokuta. Kyperská republika vyžaduje průkaz pro lodě do patnácti metrů, pokud jejich rychlost překračuje patnáct uzlů. Jako bývalá britská kolonie si vystačí s průkazy britského systému RYA.



Litva

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Průkaz není potřeba, ale doporučuje se si nějaký udělat. Litva vydává dva typy průkazů pro rekreační plavbu plachetnice a motorové lodě do 30 tun: International Certificate of Competency of the Navigator of Motor Recreational Craft a International Certificate for Operators of Pleasure Craft.



Lotyšsko

Průkaz nepotřebujete, ale doporučuje se nějaký kurz absolvovat. Lotyšská vláda zajišťuje čtyřstupňový systém mezinárodně uznávaných kvalifikací. Získat je však mohou jen lotyšští občané.



Lucembursko

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Pro lodě do sedmi metrů, s motorem do 7,4 kW a bez obyvatelné kajuty průkaz nepotřebujete. Na ostatní plavidla ano. Základní průkaz se jmenuje Permis Fluviale (říční povolení) a umožňuje plavbu na vnitrozemských vodách s lodí do 20 metrů a výkonem motoru do 7,4 kW. K jeho získání je třeba věk minimálně 16 let a složení zkoušky. Má teoretickou a praktickou část. Druhý stupeň, rovněž udílený po složení praktické a teoretické zkoušky, se jmenuje Permis Cotier (pobřežní povolení) a umožňuje plavbu do 3 mil od břehu na lodi do 7 metrů. Po něm následuje Permis Cotier Plus, pro loď do 20 metrů a vzdálenost 6 mil od pobřeží. Nejvyšší stupeň Permis Mer (mořské povolení) umožňuje plavbu na lodi do 24 metrů do jakékoliv vzdálenosti od břehu. Zkouška zahrnuje celodenní plavbu. Průkaz Permis Mer má kategorie „plachta a motor“ a „jen motor.“ Pro větší lodě už je potřeba navigační průkaz v souladu s dohodou STCW o kvalifikaci kapitánů obchodních lodí. Cizinci mohou získat lucemburské průkazy, ovšem jen pokud jsou lucemburskými rezidenty. Držitelé zahraničních licencí mohou požádat o jejich uznání. To je pak opravňuje plout pod lucemburskou vlajkou.



Maďarsko

Signatářská země dohody o ICC. Průkaz je potřebný pro lodě s plochou plachty nad 10 m² nebo delší než 7 metrů. Maďarsko samo vydává pět typů kapitánských průkazů. První stupeň je pro vedení plachetnice do 20 metrů na vnitrozemských vodách. Můžete vést až 12 pasažérů a musí vám být nejméně 18 let. Druhý stupeň umožňuje vést motorovou loď. Následuje ještě kvalifikace pro profesionálního vůdce motorové lodě na vnitrozemských vodách. Po nich už čtyři stupně námořních průkazů do 3, 12 a 200 Nm od pobřeží a bez omezení.



Malta

Podle BoatingHubu je průkaz potřeba jen pro vedení lodě s motorem nad 44,7 kW (60 HP). BoatingHub uvádí, že Malta, jako bývalá britská kolonie, má stejné podmínky jako Velká Británie. Maltská ambasáda ovšem na dotaz odpověděla odlišně. Maltský zákon definuje malé rekreační plavidlo délkou do 24 metrů. Od výkonu motoru 22,4 kW (30 HP) je pro něj potřeba maltský kapitánský průkaz. Zahraňní průkazy ostrovní republika uznává. Pronajímatelé lodí mají povinnost ověřit si kvalifikaci kapitána.



Moldavsko

Signatářská země dohody CEVNI. Průkaz je potřeba. Moldavsko uznává české i chorvatské kapitánské průkazy, stejně jako průkazy sousedních zemí a zemí Evropské unie. Moldavské zákony rozeznávají malé plavidlo (do 20 metrů) a rekreační plavidlo (do 24 metrů). K vedení obojího na vnitrozemských vodách je potřeba průkaz. Lze ho získat od 16 let po absolvování zkoušky. Zahrnuje národní pravidla bezpečné plavby, konstrukci lodě a motoru, bezpečnost na vodě, požární bezpečnost, první pomoc a ochranu životního prostředí. Pro mořskou plavbu vám musí být aspoň osmnáct. Musíte složit dodatečnou zkoušku z pravidel zabránění srážek na moři. Cizinci mohou získat moldavské průkazy, pokud mají platné povolení k pobytu na moldavském území.



Německo

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Německé jachtařské sdružení Deutscher Segler Verband (DSV) akredituje kurzy, jejichž výstupem jsou vládou uznávané licence platné v celé EU. Licenci je možné získat i v jiném jazyce než v němčině. Pro vůdce sportovních plavidel do délky 15 m je určen průkaz Sportbootführerschein, který má dva stupně, Sportbootführerschein Binnen pro vnitrozemské vody a Sportbootführerschein See pro mořské vody. Pro námořní plachetnice jsou určeny průkazy Sportküstenschifferschein pro pobřežní vody, Sportseeschifferschein pro moře a Sporthochseeschifferschein pro oceánskou plavbu. Kurz je jen teoretický, zkouška teoretická i praktická. Obsahuje například používání radaru, záchranu života na moři, pokročilé zacházení s lodí, astronavigaci, námořní právo atd. K získání průkazu musíte prokazatelně uplout 1 000 mil. Na většině území potřebujete průkaz pro vnitrozemskou plavbu jen pro plavidla delší než 15 metrů nebo s motorem nad 11,2 kilowattů (15 HP). Na Bodamském jezeře,

v okolí Berlína, Brandenbursku a části Rýna ho musíte vlastnit i pro plavbu na menších a méně výkonných plavidlech.



Nizozemsko

Signatářská země dohody o ICC. Pro plavidlo kratší než 15 metrů a pomalejší než 20 km/h průkaz většinou nepotřebujete. Nizozemské zákony rozlišují ploutvové okružové plachetnice, kýlové okružové lodě bez kajut a kajutová plavidla. Pro každou kategorii si můžete udělat tři certifikáty určené k vnitrozemské plavbě: základní, pokročilý a ještě pokročilejší. Tři stupně mají i certifikáty pro pobřežní plavbu na moři. Nejvyšší certifikát vás pak opravňuje k mezinárodní plavbě na lodi delší než 15 metrů.



Norsko

Signatářská země dohody o ICC. Norové sami vydávají dva typy průkazů. První Båttørerbevis je třeba k řízení lodě nad 8 metrů nebo s motorem nad 18,6 kW (25 HP). Druhý Fritdsbåtskipersertifikat opravňuje držitele vést plavidlo až do 50 GT hrubé prostornosti. Pro oba certifikáty je třeba složit praktickou a teoretickou zkoušku. Uchazeči o Fritdsbåtskipersertifikat musí navíc prokázat, že se aspoň tři roky plavili na lodi delší než 8 metrů jako kapitáni a že jsou zdravotně způsobilí.



Polsko

Pro loď do 7,5 metru průkaz nepotřebujete. Patenty, jak zde kapitánským průkazům říkají, vystavuje Polský jachetní svaz Polski Związek Zeglarski (pro námořní plachetnice) a Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa wodnego pro motorové čluny. Pro námořní plachetnice existují tři stupně: Zeglarz jachtowy opravňuje k vedení námořní plachetnice o délce do 12 m po uzavřených mořských vodách a do vzdálenosti 2 Nm od pobřeží, Jachtowy sternik morski do 18 Nm od pobřeží a plachetnice do délky 18 m a Kapitan jachtowy bez omezení. Veškeré podrobnosti, jak a za jakých podmínek lze patenty získat, najdete na webu polského jachetního svazu. www.pya.org.pl/patenty. Polské průkazy jsou oblíbené i mezi českými jachtaři. Kurzy je možné absolvovat v angličtině. Patenty jsou také uznávány jako ICC.



inzerce

Horizon 180

FOUR WINNS®

www.marinadock.cz

www.marine.cz



Portugalsko

Co se týče kapitánských průkazů, je Portugalsko země se snad nejrozbíhající byrokracií v Evropě. Kvalifikace z jiných evropských zemí jsou však naštěstí uznávány. Potřebujete ovšem jejich překlad do portugalštiny. Vydává se zde pět typů kapitánských průkazů. První pro loď do délky 5 metrů s motorem do 4,5 kW (6 HP) se jmenuje Curso do Principiante. Můžete s ním vyrazit jednu míli od břehu. Následuje průkaz zvaný Marinhoiro, s nímž už můžete vést loď do 7 metrů a 3 mil od břehu. Limit pro výkon motoru je závislý na věku. Od 14 do 18 je to 22,4 kW (30 HP), starší jachtaři mohou používat motor až s výkonem 44,8 kW (60 HP). Následuje Patrão Local (místní kapitán), s nímž můžete plout do 5 mil od břehu a 10 mil od přístavu. Další je Patrão de Costa (pobřežní kapitán), který se může odvážit až 25 mil od přístavu. Nejvyšší kvalifikace je pak Patrão de Alto Mar, jejíž držitel už může plout, kam se mu zlíbí. Na všechny stupně je třeba dělat praktické a teoretické zkoušky.



Rakousko

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Průkaz nepotřebujete, ovšem místní svaz jachtingu má propracovaný systém certifikátů. Zde se průkazy nazývají Befähigungsausweis (BFA) a mají stupně BFA Binnen Junior pro mládež od 10 do 17 let, vnitrozemské vody a loď do plochy plachet 12,5 m², BFA Binnen pro dospělé na vnitrozemských vodách, Kompetentes Crewmitglied pro členy posádky BFA Fahrtbereich 1 pro zátoky a chráněné vody, BFA Fahrtbereich 2 pro pobřežní plavbu do 20 Nm, BFA Fahrtbereich 3 pro plavbu do 200 mil od pobřeží a BFA Fahrtbereich 4 pro plavbu oceánskou. Zkouška pro všechny stupně je jak teoretická, tak praktická.



Rumunsko

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Průkaz není potřeba pro loď s motorem slabším než 3,7 kW (5 HP). Rumunsko samotné má čtyřstupňový systém označený písmeny. S průkazem D můžete vyrazit na malém plavidle po vnitrozemských vodách. Praktická a teoretická zkouška zahrnují zacházení s motorovou a plachetní lodí. Průkaz C umožňuje plavbu do 6 mil od pobřeží. Na zkoušku se navíc musíte naučit pravidla pro zabránění srážkám na moři. Průkaz B rozšiřuje povolené pásmo na 12 mil. Žadatelé musí oproti předchozímu stupni navíc ovládat navigaci, meteorologii, bezpečnost atd. Nejvyšší stupeň A je pro neomezenou plavbu. Zkouška zahrnuje pokročilou navigaci a globální námořní tísňový a bezpečnostní systém (GMDSS).



Rusko

Podle BoatingHubu se nejvíc hodí mezinárodní kvalifikace RYA a IYT. Je třeba si ověřit podmínky v oblasti zamýšlené plavby. Rusko samo vydává několik typů průkazů odstupňovaných podle vzdálenosti od pobřeží, délky, plochy plachet a pohonu plavidla.



Řecko

Průkaz je potřeba. Úřady uznávají mnoho mezinárodních kvalifikací a průkazů většiny evropských zemí. Sami Řekové mají dva typy průkazů. Začátečnický (Τμημα Αρχαρίων) opravňuje k plavbě na lodi do 20 metrů kdekoli v Egejském moři i jinde a pokročilý (Σχολές Προχωρημένων) bez omezení.



Slovensko

Ambasáda poskytla odkazy na sbírku zákonů ve slovinštině. Slovensko vydává čtyři typy kapitánských průkazů pro rekreační plavidla do 7 m délky, do 30, 100 a 500 tun. České průkazy MDČR a SPS jsou plně akceptovány.



Španělsko

Průkaz je potřeba pro loď delší než 5 metrů či s motorem nad 10 kW. Španělsko uznává ICC nebo ekvivalenty. Úřady mají právo vám zabavit loď, pokud nejste dostatečně kvalifikováni k jejímu řízení. Španělský systém průkazů je čtyřstupňový. Podmínkou je vyhovující zdravotní stav. K získání

prvních dvou stupňů Patrón de Navegación Básica (PNB) a Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER) je třeba teoretická a VHF zkouška. PNB opravňuje k plavbě do vzdálenosti 4 mil od pobřeží na lodi do 8 metrů. U PER je to 12 metrů a 12 mil. Následuje třetí stupeň Patron de Yate pro pásmo 60 mil od pobřeží na lodi do 20 metrů. Nejvyšší stupeň Capitan de Yate opravňuje plout kamkoliv na čemkoliv. K získání obou posledních stupňů je třeba projít jak teoretickou, tak praktickou zkouškou.



Švédsko

Pro malé okruhové plachetnice není průkaz potřeba, Švédové si je ale dělají. Systém průkazů je poměrně košatý. Pro děti je třístupňový systém, označený podle medailových kovů – bronz, stříbro a zlato. Majitelé zlatého certifikátu se mohou účastnit závodů. Pro dospělé mají Švédové certifikáty označované jen Seglarintyg 1, 2 a 3. První stupeň přibližně odpovídá kompetentní posádce v systému RYA. Následuje Seglarintyg 2 pro pobřežní plavbu. S průkazem Seglarintyg 3 můžete plout kamkoliv v jakémkoliv počasí. Vedle něj ovšem

ve Švédsku existují ještě další doplňující certifikáty pro námořní plavbu, zaměřené například na závodění. Švédové mají také speciální certifikát Kanalintyg pro vnitrozemské vody platný v celé Evropě.



Švýcarsko

Signatářská země dohod ICC a CEVNI. Průkaz nepotřebujete pro loď do 15,2 m² oplachtění. Sami Švýcaři mají dva typy kapitánských licencí. První je Permis de Plaisance pro vnitrozemskou plavbu. Existuje i varianta pro řízení motorové lodě. K jejímu získání je třeba teoretická a praktická zkouška. Druhý typ je námořní Permis de Plaisance. K jeho získání je nutné vlastnit vnitrozemský certifikát, uplout 1 000 mil na moři, projít zdravotní prohlídkou a teoretickou zkouškou.



Ukrajina

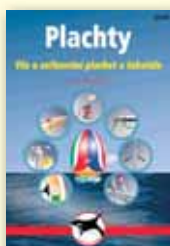
Signatářská země dohody CEVNI. Kapitánské licence jsou povinné pro všechna plavidla s plach-

tu nebo motorem. Plavidla, pro něž jsou licence potřeba, jsou rozdělena do kategorií. Patří mezi ně plachetnice, motorové čluny a vodní skútry. Plachetnice se dále rozděluje podle délky a plochy plachet do čtyř skupin. Motorové čluny se dělí do dvou (do 6 metrů a do 24 metrů délky). Pro každou z těchto kategorií existují zvláštní kapitánské licence. Licence se dále dělí do tří druhů podle místa uskutečnění plavby: vnitřní vody, pobřežní plavba a mořská plavba. Tato pravidla platí i pro cizince. Podmínkami pro získání licence je věk od 18 let, zdravotní způsobilost, absolvování teoretické zkoušky a prokázání praktických dovedností před speciální komisí. Licence vydané anebo alespoň potvrzené oficiálním úřadem některé ze zemí EU (nikoliv ale pouze soukromou kapitánskou školou) na Ukrajině v zásadě platí.

V současné době na Ukrajině probíhá reforma vodní dopravy. Jejím cílem je mimo jiné dosáhnout shody ukrajinských norem s těmi, které platí v EU. Velvyslanectví Ukrajiny v České republice připojilo ke své odpovědi vzkaz: „Doufáme, že si členáři YACHTU odpočinek na ukrajinských vodách užijí.“

Připravili Radek John a Eva Skořepová
Foto archiv YACHT

inzerce



Plachty

Vše o seřizování plachet a takeláže

Přehledná příručka pro každého jachtaře. Naučí vás, jak nejlépe trimovat plachty a takeláž. Srozumitelnou formou shrnuje teorii a praktická pravidla.

78 stran, 199 Kč



Jachtařský slovník do kapsy

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

130 stran, 199 Kč



Plavba po Dunaji

Dobrodružná plavba na lodi JAFIPAPA dlouhá přes 1 000 Nm z Patinců do Istanbulu. Přes 7 zemí za 19 dní až do Černého moře. Bohatá obrazová dokumentace, praktické mapy i tabulky s podrobnými informacemi o plavbě a GPS souřadnicemi.

121 stran, 199 Kč



Objednávejte na www.yacht-magazine.cz

Not all risks are predictable



PANTAENIUS
Yacht Insurance

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



Ptali jsme se Martina Voženíka z YachtNetu, školicího střediska akreditovaného u Ministerstva dopravy ČR pro praktický výcvik obsluhy radiostanic.

Jak to je s potřebou vlastnit průkaz pro obsluhu radiostanice, jsme se zeptali Martina Voženíka z YachtNetu, školicího střediska akreditovaného u Ministerstva dopravy ČR pro praktický výcvik obsluhy radiostanic.

Jaký průkaz tedy nyní potřebujeme?

Každý námořní kapitán se dnes neobejde bez kvalifikace na obsluhu radiostanice. Tou kvalifikací je některý z průkazů, opravňující jeho držitele k obsluze radiostanice. Povinnost takový průkaz vlastnit pro obsluhu radiostanic umístěných na palubách lodí zapsaných v plavebním rejstříku (SPS), nebo námořním rejstříku (MDČR) České republiky upravuje přímo § 26 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.

Jak je to v zahraničí, třeba při charteru námořní lodě?

V zahraničí je situace obdobná, například v Chorvatsku vám bez průkazu na obsluhu radiostanice nemusí loď vůbec půjčit. Chorvatská strana podmínila uznání průkazů vydávaných SPS i MDČR (ale i průkazů z ostatních zemí) pro plavbu v Chorvatsku právě vlastnictvím průkazu pro obsluhu radiostanice.

PRŮKAZY A KURZY PRO OBSLUHU RADIOSTANIC

Jaký průkaz potřebuje jachtař pro obsluhu námořní radiostanice a je vůbec potřeba? I když novelizace vyhlášky 315/2000 před pár lety zrušila povinnost prokazovat se při vydání kapitánského průkazu průkazem pro obsluhu radiostanice, neznamená to, že už průkaz pro obsluhu radiostanice jachtaři nepotřebují.

In accordance with Article 4 Paragraph 3 of The Ordinance on Boats and Yachts
(Official Gazette No. 27/95, 57/96, 80/97, 3/98 and 18/99)
certificates issued by the competent authorities of other states
that have concluded bilateral Memorandum of Understanding with Croatian Administration
are recognized for operating Croatian flag boats and yachts as in the table below

STATE	ISSUED BY	CERTIFICATE	COMPETENCE
4. Czech Republic	Státní plavební správa	Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla – C coastal waters izdana u skladu s rezolucijom UNECE br. 40 Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla – 2 inshore waters izdana u skladu s rezolucijom UNECE br. 14 rev	competence to operate: - boats used for private purposes, - bareboat chartered boats, in internal waters and territorial sea of the Republic of Croatia up to one nautical mile from mainland or island coast, under the condition of holding an appropriate national or foreign certificate for operating radio station if there is a radio-telephone VHF station or a GMDSS-VHF station on the boat.
5. Czech Republic	Ministerstvo dopravy České Republiky	Průkaz způsobilosti k vedení rekreační jachty Průkaz způsobilosti k vedení námořní jachty – Oprávnění C – velitel jachty pobřežní plavby	competence to operate: - boats used for private purposes, - bareboat chartered boats, - yachts used for private purposes up to 30 GT, - bareboat chartered yachts up to 30 GT, in internal waters and territorial sea of the Republic of Croatia and waters accessible from the sea, under the condition of holding an appropriate national or foreign certificate for operating radio station if there is a radio-telephone VHF station or a GMDSS-VHF station on the boat or yacht.
6. Czech Republic	Ministerstvo dopravy České Republiky	Průkaz způsobilosti k vedení námořní jachty – Oprávnění B – velitel jachty mořské plavby	competence to operate: - boats used for private purposes, - bareboat chartered boats, - yachts used for private purposes up to 500 GT, - bareboat chartered yachts up to 500 GT, in the area of navigation which includes international voyage in the Adriatic Sea, under the condition of holding an appropriate national or foreign certificate for operating radio station if there is a radio-telephone VHF station or a GMDSS-VHF station on the boat or yacht.
7. Czech Republic	Ministerstvo dopravy České Republiky	Průkaz způsobilosti k vedení námořní jachty – Oprávnění A – velitel jachty oceánské plavby	competence to operate: - boats used for private purposes, - bareboat chartered boats, - yachts used for private purposes up to 500 GT, - bareboat chartered yachts up to 500 GT, without restriction on the area of navigation, under the condition of holding an appropriate national or foreign certificate for operating radio station if there is a radio-telephone VHF station or a GMDSS-VHF station on the boat or yacht.

Z této tabulky kapitánských průkazů uznávaných v Chorvatsku vyplývá, že je průkaz pro obsluhu námořní radiostanice skutečně potřeba.



Výuka probíhá na předepsaném vybavení – EPIRB bóje a SART transpondér jsou od Ocean Signal, Navtex od firmy Moerer, VHF radiostanice ICOM.

Jaký průkaz je dnes vhodný pro rekreačního jachtaře?

Pokud se jedná o pobřežní plavbu v rámci dosahu VHF radiotelefonu, tedy v GMDSS názvosloví oblast A1, tím vhodným průkazem je takzvaný Short Range Certificate – SRC neboli Omezený průkaz operátora námořní pohyblivé služby. Průkaz má celoevropskou platnost a obvykle o něj žádají (budoucí) držitelé průkazů MDČR s oprávněním C.

Jakou radiostanici mohou s tímto průkazem obsluhovat?

Tento průkaz opravňuje jeho držitele k obsluze lodních VHF stanic systému GMDSS používaných na základě dobrovolnosti v oblasti A1, na non-SOLAS lodích. Do této kategorie patří právě běžně provozované rekreační jachty, které jsou dnes už většinou vybaveny námořní VHF radiostanicí se systémem DSC – Digital Selective Calling, který je jedním z prvků GMDSS.

Jak probíhá zkouška na tento typ průkazu?

Uchazeči musí projít speciálním praktickým kurzem v ovládání komunikační techniky vyhrazené pro SRC v rámci systému GMDSS a poté složit zkoušku. Tu zajišťuje výhradně ČTÚ, skládá se z písemného testu a ústní zkoušky. Aby uchazeč uspěl, musí zodpovědět správně 90% otázek z každého předmětu. Ústní zkouška je v angličtině. Otázky a správné odpovědi včetně textů a požadavků na ústní zkoušku jsou volně ke stažení na webu www.ctu.cz v sekci Průkazy a zkoušky. ČTÚ letos zkušební otázky aktualizoval s platností od 1. 4. 2018. Změny podle ČTÚ nejsou rozsáhlé, došlo k vypuštění některých otázek v předpisech a elektrotechnice a upřesnění některých otázek v provozu.

Zmínil jsi praktický kurz, jak probíhá výuka?

Obsah kurzu je schválen MDČR a ČTÚ a odpovídá doporučení CEPT ERC/REC 31-04 (CEPT - Konference Evropských správ pošt a telekomunikací). Tou hlavní náplní je praktické procvičení všech

situací, které mohou při obsluze námořní radiostanice vybavené DSC kontrolérem nastat. Jde o to, aby se uchazeči s radiostanicí opravdu seznámili a byli schopni ji v praxi používat, včetně použití tlačítka Distress a potvrzení, případně odvolání takto iniciovaného volání. Málokdo ví, že DSC lze použít i pro navázání běžného „rutinního“ volání s jinou lodí. To vše se na kurzu prakticky zkouší.

Na jakých zařízeních probíhá výuka?

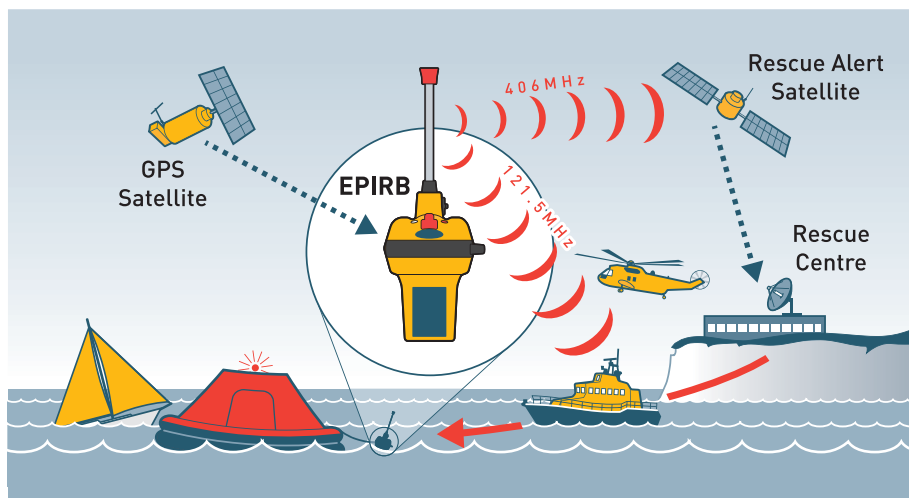
Minimální výbava školicího střediska je opět předepsána doporučením. Naše školicí středisko je vybaveno čtyřmi nejmodernějšími VHF radiostanicemi s DSC kontrolérem třídy D od firmy ICOM, která patří už po řadu let ke špičce v oboru. Ostatní předepsané vybavení jako EPIRB bóje a SART transpondér jsou od Ocean Signal, Navtex od firmy Moerer, ruční radiostanice opět ICOM.

Existují i jiné typy průkazů?

Alternativou je Omezený průkaz radiotelefonisty pohyblivé radiotelefonní služby pro námořní pohyblivou službu v pobřežních vodách a vnitrozemské vodní cesty – OFN. Výhodou je absence ústní zkoušky, nevýhodou je omezení v použití pro radiostanice, které nevyužívají kmitočtová pásma GMDSS. Proto by jachtaři měli uvažovat primárně o průkazu SRC, který je do budoucna perspektivnější. K oběma typům průkazu existují ještě jejich „všeobecné“ varianty LRC a VFN určené pro komunikaci se středovlnnými radiostanicemi, se kterými se běžný rekreační jachtař v pobřežních vodách nesetká.

Děkuji za rozhovor a zajímavé informace.

Připravila Eva Skořepová
Foto autorka a archiv YachtNetu



Systém GMDSS

CHCETE VLASTNIT KAPITÁNSKÝ PRŮKAZ

Potřebujete rozšířit váš stávající průkaz nebo absolvovat kondiční plavby

CHCETE STRÁVIT DOVOLENOU NA LODI

Rádi byste si pronajali plachetnici, katamaran či motorový člun

OBRAŤTE SE NA TYTO FIRMY:



ČECHY

YachtNet

Kapitánské kurzy
v Chorvatsku

Průkazy MDČR
C, B, A i HR B

Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze

Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice

ISO 9001
Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

BEMEX BOAT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

JACHTAŘSKÉ KURZY NA
VLASTNÍCH LODÍCH
KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY B, C
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA
22 LODÍ V CHORVATSKU
VLASTNÍ ZÁKLADNA
SUKOŠAN, HR

www.bemex.cz

Colins Yacht Club
www.cyc.cz

Pronájem lodí po celém světě,
dovolená na lodi, regaty...

- kapitánské průkazy
 - české, chorvatské, RYA
- kurzy jachtingu
 - večerní
 - víkendové
 - praktické týdenní na moři
 - pro začátečníky
 - pro pokročilé
 - pro závodníky

tel.: 603 835 803

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
Kurzy teorie + praxe



- Školení VMP + COLREG
- Kurzy námořního jachtingu B, C
- Zdokonalovací a kondiční plavby
- Certifikovaný komisař SPS
- Prodej a charter lodí

Česká lodní doprava – charter, s.r.o.
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10
+420 272 769 280, +420 777 620 164
www.cld.cz/cld@cld.cz

IGOR PIŇOS



- Vyučují výhradně profesionálové, kapitáni oceánské plavby "A"
- Teoretické i praktické kurzy
- Účast na dálkových přeplovbách pro začátečníky i pokročilé

TEL.: +420 602 254 932
www.pinos-yacht.cz

KWS  **BAVARIA YACHTS**



KAPITÁNSKÉ KURZY
Mezinárodní průkaz Vůdce malého plavidla
České kapitánské průkazy na moře C, B
Chorvatský kapitánský průkaz B

KONDIČNÍ PLOVBY
PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku

PRODEJ A SERVIS
lodí, lodních motorů a příslušenství

+420 389 045 311 charter@kws-sports.cz
www.kws-sport.cz



Lodní škola.cz
kapitánské kurzy VMP

www.sppraha.cz
www.lodniskola.cz
www.vmp-kniha.cz

MARINE

KAPITÁNSKÉ KURZY

- VMP - kurz vůdce malého plavidla
- MPZ - kurz pro mezinárodní průkaz
- PLACHTY - kurz pro plachetnice
- praktický výcvik na motorovém člunu
- praktický výcvik na plachetnici
- ověřování praktických dovedností



MARINE s.r.o.
Podolské nábřeží - přístav 4, 147 00 Praha 4
tel.: +420 241 433 211
e-mail: paha@marine.cz
www.marine.cz

Noe's Sailing

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
ŠKOLA JACHTINGU
(MARINA LIPNO)

KURZY NA MOTOROVÉM ČLUNU
PRONÁJEM PLACHETNIC LIPNO
KONDIČNÍ PLOVBY NA MOŘI

Tel.: 776 598 196
E-mail: andrea@noesailing.com
www.plachetnice.cz



Pronájem lodí
ve všech oblastech světa
plachetnice, motorové lodě
Kurzy jachtingu na moři
Kapitánské průkazy

Mobil: 606 469 056
e-mail: info@seayacht.cz
www.seayacht.cz

 **seawolf**

Charter lodí
Kapitánské zkoušky
Kondiční plavby
Regaty Seawolf Cup
Potápění

Zážitky na vodě i pod hladinou.

www.seawolfgroup.cz
+420 739 284 416
info@seawolf.cz



PŮJČOVNA PLACHETNIC ORLÍK
KURZY VŮDCE MALÉHO
PLAVIDLA
KURZY PRO ZAČÁTEČNÍKY
SPINAKROVÉ KURZY
KURZY ZÁVODNÍHO JACHTINGU

www.sporteli.cz

Ing. Karel Eliáš, SPORT-ELI
Alšovo náměstí 394, 261 01 Příbram II

STRÁKA
YACHT SERVICES

Kurzy námořního
jachtu C, B a A

Registrace jachtu
pod CZ a NL vlajku

tel.: 608 818 209
www.yachtservice.cz

VIG TRAVEL

► Kapitánské zkoušky
v Chorvatsku

► Kondiční plavby

► Charter lodí
Nauticat 331

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

PLUSZU

VLTAVA SAILING
vltava-sailing.cz

• kapitánské námořní průkazy
• kompletní kurz za 9.900 Kč
• charter jachtu na moři

Tel.: +420 721 051 795
www.vltava-sailing.cz
charter@vltava-sailing.cz

**Pronájem
moderních hausbotů**
marina: Landal Lipno n/Vlt.
& Hluboká n/Vlt.

LODE-HLUBOKA & LODE-LIPNO
pronájem obytných lodí
CHARTER BOATS

lode-lipno.cz
lode-hluboka.cz

»»» MORAVA

YACHTMEN
charter, s.r.o.

► kapitánské kurzy VMP
► chorvatské kapitánské kurzy
► charter lodí na celém světě
► zdokonalovací plavby
► ověřování praktických
dovedností
► prodej lodí Skippi (PL)

www.yachtmen.cz
tel.: +420 606 351 536
info@yachtmen.cz
Čískařská louka 599, 150 00 Praha 5

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht
ŠKOLICÍ STŘEDISKO MINISTERSTVA DOPRAVY

Kapitánské kurzy

- Průkazy české, slovenské a chorvatské
- Teoreticko-praktické kurzy jachtu
- Teoretické kurzy na stupeň C, B, A
- Učíme osvědčenou metodou "Learning by doing"

**Naši instruktoři
jsou jmenováni
Ministerstvem
dopravy**

10% SLEVA
při včasné
rezervaci

www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk
email: info@aaayacht.cz tel.: +420 568 823 955

levanter
SAILING IS FOR EVERYBODY

- Pronájem jachtu po celém světě
od renomovaných charterových společností.
- Prodej jachtařských potřeb
a doplňků v Ostravě i přes E-shop
- Kapitánské kurzy teoretické
v Ostravě praktické na moři.
- Teambuilding i rodinná dovolená na lodi.
- Kondiční plavby a regaty.

LEVANTER s.r.o., Korunní 900/41, CZ-709 00 Ostrava
Tel.: +420 596 633 841 / Mobil: +420 603 431 960

WWW.LEVANTER.CZ

**Kapitánské průkazy
(prodej lodí, motorů apod.)**

Rovněž v roce 2018 pořádáme kurzy včetně zkoušek
na průkaz k vedení plavidel (možné rozšíření
na moře, plachetnice, neomezený výkon motoru)
a výuku s ověřováním praktických dovedností.

Po víkendové teorii a praktických
zkouškách získáte mezinárodní průkaz.

Více na: www.LODNICENTRUM.cz
e-mail: obchod@lodnicentrum.cz
tel.: 776 868 983, 776 761 983

»»» SLOVENSKO

NAUTICA360

KAPITÁNSKÉ KURZY
NA LODÍCH V CHORVATSKU
CERTIFIKOVANÍ INSTRUKTOŘI

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
CHORVATSKÉ I ČESKÉ (MOŘI)

ŠKOLICÍ STŘEDISKO V OSTRAVĚ
PŘÍPRAVA KE ZKOUŠKÁM NA PRŮKAZ MOŘI

TISÍCE LODÍ K PRONÁJMU
DESTINACE VE VŠECH KOUTECH SVĚTA
SLEVY PRO ABSOLVENTY KURZŮ !

WWW.NAUTICA360.CZ
info@nautica360.cz, tel. 775 422 776, 724 250 430

www.nika-yacht.cz

**Kapitánské kurzy
chorvatské průkazy
české průkazy**

on-line rezervace

**Pronájem lodí
po celém světě**

Nika Yacht Zlín
mobil: 724 115 930
info@nika-yacht.cz

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY RYA/MCA

Všechny typy kapitánských průkazů RYA
Komerční doložka pro profesionály
Kurz a průkaz radiooperátora (SRC)

**ŠKOLA JACHTINGU
NYS RYA Training Centre**
BRNO KASTELA

PRAKTICKÉ KURZY
Competent crew
Day Skipper
Coastal Skipper
Yachtmaster
ISAF Sea Survival (Přežití na moři)
Kurz dieselových motorů

TEORETICKÉ KURZY
Day Skipper
Coastal Skipper/Yachtmaster
Přilivové vody
Jaro-podzim: Chorvatsko
Zimní kurzy: Kanárské ostrovy

WWW.SKOLAJACHTINGU.CZ

**KAPITÁNSKÉ SKŮŠKY
u profesionálů**

**Vodca malého
plavidla**

**Velitel' námorného
rekreačního
plavidla**

Rádiooperátor

inidjex
spol. s r.o.
CENTRUM VODNÍCH SPORTŮV

+421-2-5296 0877
info@inidjex.sk
www.inidjex.sk

**Jachting
je naša srdcovka**

Prenájom lodí
Kapitánske kurzy
Jachtársky e-shop

www.MAXO.sk

Yacht Travel
CESTOVNÁ KANCELÁRIA

Prenájom lodí

Kapitánske kurzy
- slovenské a chorvatské
- vodca malého plavidla

Regaty
- Team Regata
- Student Regata
- Offshore Regata

Teambuilding
Exotické plavby

www.YachtTravel.sk

**OBJEDNEJTE
SI OBLÍBENOU
ROČENKU**

DOVOLENÁ NA LODI

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

www.yacht-magazine.cz

Charter 2018
**DOVOLENÁ
NA LODI**
Seychely
Navigace
pro začátečníky
Příběhy a dopravy



Foto Nicolas Claris

ABY VÁM NA LODI CHUTNALO 43.

Zapečené brambory jsou osvědčená klasika napříč mnoha národy, která vždy spolehlivě zasytí a zahřeje v syčravých měsících.

Zapečené brambory s raclettem

My jsme si připravili jejich švýcarskou variantu se sýrem raclette, protože samotná příprava surovin je velmi rychlá a jednoduchá. Výsledná chuť rozpečeného sýru je navíc naprosto jedinečná.

Pro šestičlennou posádku:

- 12 brambor
- 500 g švýcarského sýru raclette
- 200 g pancetty
- máslo, sůl, pepř
- jarní cibulka





Concorde
REISEMOBILE AUS LEIDENSCHAFT



**PRODEJ • SERVIS
PRONÁJEM**

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

www.bluerent.cz

Co k tomu pít?

Tento pokrm výborně podpoří suché bílé víno s plnými tříslovinami, které je ale v těle méně, až středně plné, aby nepřerazilo chuť sýru raclette a naopak ho příjemně podtrhlo. Dobrým příkladem může být alsaský Ryzlink, francouzské Chablis nebo obecně mladé Veltlínské zelené. Další výbornou variantou je samozřejmě také světlé pivo.

Dobrou chuť přeje ALTUMARE!

www.altumare.cz



Brambory očistíme a uvaříme v mořské vodě ve slupce. Brambory je lepší neuvařit úplně do měkka, protože se budou ještě zapékat s raclettem. Oloupeme je a nakrájíme na kolečka nebo plátky. Plech vymažeme máslem a poskládáme na něj rovnoměrnou vrstvu brambor, kterou opeříme. Jarní cibulku nakrájíme na drobná kolečka a posypeme jimi brambory. Je důležité, aby cibulka byla pod raclettem, protože by se jinak připálila. Následně položíme plátky pancetty přes brambory a zakryjeme je plátky sýru.

Brambory dáváme schválně na plech, protože je pečeme pouze v jedné vrstvě, aby byl raclette krásně křupavý na povrchu, ale můžete je připravit i v zapékací míse.



VOLVO OCEAN RACE

LODĚ MÍŘÍ K MYSU HORN

Šestá etapa byla dramatická od startu až do cíle. První dvě lodě od sebe dělily v cíli jen dvě minuty a velmi těsný byl i souboj o bronz.



Start nejdelší a nejtěžší etapy
z Aucklandu kolem mysu
Horn do brazilského Itajaí





AKZONOBEL míří do cíle šesté etapy, těsně následovaný TEAMEM SUN HUNG KAI/SCALLYWAG.

První vítězství v etapě získal tým AKZONOBEL vedený Simeonem Tienpontem, který cílovou čáru protnul jen o dvě minuty před vítězem páté etapy TEAMEM SUN HUNG KAI/SCALLYWAG pod vedením Australana Davida Witta. Oba týmy tak stoupají průběžným pořadím vzhůru – posunuly se na třetí a čtvrté místo. TURN THE TIDE ON PLASTIC kapitánky Dee Caffari statečně bojoval o bronz, ale necelé dvě hodiny před cílem ho předjeli oba leadři závodu – španělský tým MAPFRE Xabi Fernandez i DONGFENG RACE TEAM Charlese Caudreliera startujícího pod vlajkou Číny, které spolu sváděly po celou etapu takřka match racingový souboj. V něm byl vedoucí španělský tým úspěšnější. Na TURN THE TIDE ON PLASTIC tak zbyla pátá příčka. Poslední dojel TEAM BRUNEL, neboť sedmý účastník letošního ročníku Volvo Ocean Race tým VESTAS v etapě nestartoval. Loď po kolizi s rybáří ještě nebyla opravena.

V přístavní rozjíždce v Aucklandu si spravil chuť DONGFENG RACE TEAM, který ji vyhrál a snížil tak náskok týmu MAPFRE na pouhé tři body. Díky druhému místu se na třetí průběžnou pozici vyhoupl AKZONOBEL. Pozitivní

VIDEO:



START SEDMÉ ETAPY

VÝSLEDKY

Přístavní rozjížd'ky	Alicante	Lisabon	Kapské Město	Hongkong	Guangzhou	Auckland	Celkem	
1. MAPFRE	7	6	6	6	7	5	37 bodů	
2. DONGFENG RACE TEAM	6	5	7	7	2	7	34 bodů	
3. TEAM AKZONOBEL	2	4	5	5	5	6	27 bodů	
4. TEAM BRUNEL	4	7	2	4	6	3	26 bodů	
5. VESTAS 11TH HOUR RACING	5	3	4	0 DNS	0 DNS	4	16 bodů	
6. TEAM SUN HUNG KAI/SCALLYWAG	3	2	1	3	4	2	15 bodů	
7. TURN THE TIDE ON PLASTIC	1	1	3	2	3	1	11 bodů	
Etapy	Alicante – Lisabon	Lisabon – Kapské Město	Kapské Město – Melbourne	Melbourne – Hongkong	Hongkong – Guangzhou	Guangzhou – Auckland	Extra	Celkem
1. MAPFRE	6	7	14	4	1	5	2	39 bodů
2. DONGFENG RACE TEAM	5	6	12	6	1	4	0	34 bodů
3. TEAM SUN HUNG KAI/SCALLYWAG	3	2	6	7	1	6	1	26 bodů
4. TEAM AKZONOBEL	4	3	2	5	1	7	1	23 bodů
5. VESTAS 11TH HOUR RACING	8	5	10	0 RET	0 DNS	0	1	23 bodů
6. TEAM BRUNEL	2	4	8	3	1	2	0	20 bodů
7. TURN THE TIDE ON PLASTIC	1	1	4	2	1	3	0	12 bodů



Tým AKZONOBEL poprvé vyhrál v etapě.

bylo, že se na start vrátil tým VESTAS, takže v sedmé nejdelší a nejtěžší etapě do brazilského Itajaí startuje opět všech sedm lodí.

A start této etapy byl 18. března vskutku impozantní. Za ideálního jachtařského počasí opouštěl Auckland jako první favorizovaný tým MAPFRE těsně následovaný největším rivalem DONGFENG RACE TEAM. Podívejte se na video. Stojí to za to.

Předpokládaný příjezd lodí do Itajaí se plánuje na 6. dubna. Přístavní rozjíždka se pojede 20. dubna a start osmé etapy bude na programu 22. dubna. V Brazílii se na pří-

jezd závodních speciálů již těší náš tamní zpravodaj Roman Nemec, který vám atmosféru závodu přiblíží v příštím čísle. Pokud vás Volvo Ocean Race zajímá, nenechte si ujít další díly pořadu o tomto slavném závodě na ČT Sport. Desetidílný seriál připravuje Milan Koláček společně s Danem Šumberou z ostravského studia ČT.

(pokračování příště)

Text Eva Skořepová

**Foto Jesus Renedo/Volvo Ocean Race
a Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race
www.volvooceanrace.com**



Těsné souboje v přístavní rozjíždce v Aucklandu



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



Přehledný katalog lodí na českém trhu



První nezávislý měsíčník o víně a gastronomii



SLOVENSKÁ LEGENDA PATRIK POLLÁK

Surfař Patrik Pollák se stal již po jedenácté slovenským jachtařem roku. Na prkně závodil už v době totality, stal se mistrem Československa a zúčastnil se olympiád v Atlantě, Sydney a Peking, kde již reprezentoval Slovensko.

Zeptali jsme se ho na to, jak se připravuje, co plánuje i jak vidí budoucnost jachtingu na Slovensku i ve světě.

Slovenským jachtařem roku jsi byl v letech 2005–2010 a 2013–2017. Poprvé to bylo šest let v řadě, nyní už popáté v řadě. Je to tak jednoduché stát se nejlepším jachtařem na Slovensku?

Nevím, zda to je jednoduché, nebo ne. U mě je to výsledek systematické práce aktuální, ale hlavně té z minulosti, která se stále úročí. Sezónu plánuji už na jaře a pokud mi to zdraví a pracovní povinnosti dovolí, snažím se ji absolvovat podle svých plánů. Účastním se nejen domácích, ale i zahraničních závodů podle časové i finanční dostupnosti. Musím přiznat, že sezónu neplánuji se záměrem získat titul nejlepšího jachtaře, ale vzhledem ke stále sluš-

ným výsledkům doma i v zahraničí mi to v celkovém hodnocení zatím vychází.

To znamená, pokud na sobě někdo dokáže systematicky pracovat a dobře si naplánuje sezónu, přijdou i výsledky. Jelikož jsi amatérský sportovec, nejdříve si musíš vydělat na to, abys mohl sportovat, jak vypadá tvá příprava? Kolik hodin věnuješ kondiční přípravě a kolik času strávíš na vodě?

V jarním období se věnuji kondičnímu tréninku minimálně hodinu denně 5 až 7 dní v týdnu. Pokud jde o trénink na vodě, tak jezdím vždy, když je to možné. Hlavně však během víkendů. Snažím se přizpůsobit si svůj pracovní program tak, že pokud je vhodná předpověď počasí, trénuji i během týdne na Domaši.

Většinou závodíš ve třídě Raceboard, která je nejrozšířenější seniorskou windsurfovou třídou ve střední Evropě. Co podle tebe je na této třídě atraktivní a proč se v Evropě nezávodí víc na olympijském prkně RS:X?

Olympijská třída RS:X vyžaduje jednak systematický, minimálně dvoufázový trénink 6 dní v týdnu a materiál je pro začínajícího závodníka neúměrně drahý. Poměr ceny materiálu a množství zábavy, respektive zvládnutí materiálu tak, aby to byla zábava, je nízký. Klasický Raceboard přinese více zábavy i méně zkušenému jezdcovi, protože se závodí ve vyrovnaném poli. To jsou hlavní důvody, proč většina závodníků ve vnitrozemských podmínkách volí Raceboard. Existují i jiné třídy, ale vzhledem k proměnlivým větrným podmínkám ve střední Evropě je Raceboard pro všechny seniory nejlepším řešením. Cena výstroje z druhé ruky je v této třídě podstatně přijatelnější a umožňuje postupně se do závodění zapojit i méně majetným a méně zkušeným závodníkům.

RS:X je tedy fyzicky mnohem náročnější než Raceboard? Proč je to tak?

Plovák RS:X není vhodný na závodění ve slabém větru. Vyžaduje mnohem více fyzické práce na to, aby se rozjel, než například Raceboard nebo foilový plovák. V momentě, kdy se začne jezdit ve skluzu, je pro úspěch nezbytně nutné jezdit maximálně přelachtěný. To znamená trim na hranici jezditelnosti, což klade opět velké nároky na fyzickou kondici.

Pokud bys měl zhodnotit rok 2017, co považuješ za svůj největší úspěch a neúspěch?

Nemyslím si, že bych měl za sebou mimořádné úspěchy ani neúspěchy. Potěšilo mě 3. místo na mistrovství světa třídy Raceboard Master,



Start třídy Raceboard

možná méně potěšilo 4. místo na mistrovství Evropy na Balatonu. V obou případech chybělo málo a mohlo být všechno jinak.

Jaké jsou tvé plány do roku 2018?

Snad se mi podaří sladit pracovní povinnosti s tréninkem a účastí na závodech. Nemám zatím naplánovaný kalendář zcela přesně, ale vím, že se chci zúčastnit závodů Supercupu na Slovensku, v Maďarsku i České republice. Chtěl bych se věnovat více foilingu a rád bych si na foilech vyzkoušel i nějaké závody.

Jaké jsou tvé největší sny a cíle do budoucna?

Možná ještě nějaký titul mistra světa, možná nějaký rychlostní nebo vytrvalostní světový rekord. Nic není nemožné, pokud mě windsurfing bude nadále bavit a stát svou administrativou nezabije nadšence, kteří tento sport navzdory všem překážkám nadále dělají.

Celý slovenský závodní windsurfing je soustředěn hlavně na východním Slovensku na Domaši. Jako předseda Slovenské asociace windsurfingu máš nějaké plány, jak ho rozšířit do ostatních koutů Slovenska?

Snažíme se motivovat windsurfaře k závodění, ale zatím se nám to nedaří. Pár závodů se v posledních letech odjelo na Kráľové na funboardech, ale zbytek windsurfingové komunity není ochoten své dovednosti přímo konfrontovat mezi sebou. Na přelomu tisíciletí zanikl závodní windsurfing na Sl'ňavě či Liptovské Maře a zatím to nevypadá, že by se situace měla nějak prudce zlepšit.

Jak je to s mládeží? Bude mít kdo závodit a rozvíjet tento nádherný sport i v budoucnu?

Nábor mladých adeptů je limitován přístupem k vodě a dostatkem financí k provozování sportu jako takového. I když máme několik následovníků na východě Slovenska, obecně není situace nijak příznivá. Nepomáhá jí ani názor většiny jachtařů, kteří považují windsurfing za „nepovedené dítě“ svého sportu. Přitom je windsurfing nejlevnější olympijskou jachtařskou třídou a zároveň nejjed-

nodušší na logistiku. Vychovat špičkového windsurfaře je navíc v našich finančních i geografických poměrech určitě reálnější než vychovat špičkového jachtaře v jiných třídách.

V současné době se hodně mluví o tom, že disciplíny windsurfing muži/ženy, 470 muži/ženy a Finn byly zařazeny do procesu jejich přehodnocení pro OH 2024. Jaký je tvůj názor na možnost vyřazení windsurfingu z programu letní olympiády?

Windsurfing nejen že byl přezkoumáván, ale dokonce už i vyřazen z programu her před čtyřmi lety. Dokázal se do něj vrátit a věřím tomu, že se tam udrží i nadále. Jachting jako sport je na olympiádě ohrožen vzhledem ke své nákladnosti a nízké atraktivitě pro nezainteresovaného diváka. MOV vytváří tlak na mezinárodní jachtařskou federaci World Sailing, která se bohužel snaží tento tlak ustát tak, že vyloučí nejdříve „nepovedené dítě“. Ono je však stále nejlevnější a divácky jednou z nejatraktivnějších jachtařských tříd na olympiádě, a proto tyto pokusy znovu selhávají. V dnešním světě přesto reálné argumenty nemají nutně nejvyšší hodnotu a musí mnohokrát bojovat s lobbováním. Výhodou pro windsurfing je v této souvislosti velmi velká členská základna ve světě a rozvíjející se juniorská třída BIC Techno 293. Jak to všechno dopadne, ukáže však až čas.

**Děkuji za rozhovor.
Text a foto Roman Štaffen**



Patrik Pollák (45) se na prkno postavil ve 14 letech a své první závody absolvoval ještě za totality na Zemlinské Šíravě. Každý víkend ho na vodu brával otec, který také surfoval. Patrik už před rozpadem Československa patřil k evropské špičce a vrcholem jeho kariéry byla účast na olympijských hrách v Pekingu v roce 2008. Nyní závodí ve třídě Raceboard, na Domaši se věnuje mladým talentům a organizuje mezinárodní kurzy windsurfingu a paddleboardingu.



ONDŘEJ TEPLÝ BERE BRONZ

MISTROVSTVÍ EVROPY TŘÍDY FINN

Ondřej Teplý se po loňském pátém místě vrátil na stupně vítězů na evropském juniorském šampionátu.

Ve španělském Cádiz se ve dnech 12.–17. března konalo mistrovství Evropy třídy Finn. Mezi 96 účastníky z 33 zemí celého světa byli i dva Češi – Ondřej Teplý a Michael Maier. Pro ně stejně jako pro mnohé ostatní závodníky to byl první velký test před olympijskou kvalifikací, která se pojede v srpnu v dánském Aarhusu. Konkurence

byla opravdu nabitá – 12 účastníků olympiády v Riu, tři bývalí mistři světa a tři bývalí mistři Evropy.

V první rozjíždce zajel Ondra vynikající 10. místo. Závodu předcházela silná bouře, po které zbyly velké vlny, slabší vítr přinesl relativně velké změny a díry. Byl to celkem složitý jachting, který vydržel i druhý den závodu, kdy se Ondřej Teplý posunul dokonce na průběžné sedmé místo celkového pořadí. Pak začalo pořádně foukat a za větru 20–25 uzlů se odjely tři rozjíždky. Ondrovi se dařilo, po první černé vlajce přidal dojezdy 10 a 6 a byl na průběžném 11. místě. Mezi juniory do 23 let byl druhý. „Tři rozjíždky v opravdu silném větru a velkých vlnách byly těžké. V první rozjíždce jsem byl na startu ve skupině, která vyjela dřív, a všichni jsme byli přes čáru, ale další dvě rozjíždky byly dobré. Měl jsem slušnou rychlost a držel jsem se v přední skupině. Potěšilo mě také, že jsem byl vždy po první stoupačce na návětrné bójce v první desítce, v poslední rozjíždce dokonce na druhém místě,” zhodnotil Ondra průběh dne.

Za slunečného počasí v obřích vlnách a ve větru přes 20 uzlů následovaly další dvě rozjíždky. Ondrovi se v těchto podmínkách nedařilo. Druhá byla nakonec kvůli chybě rozhodčích zrušena. Poslední rozjíždka základní části závodu se jela za nádherných jachtařských podmínek s větrem kolem 15 uzlů, který postupně zesiloval. V ní skončil Ondra na 21. místě. Celkově to pro něj znamená 19. místo, ale bronzovou příčku mezi juniory do 23 let. „Jsem rád, že jsem se vrátil opět na stupně vítězů, i když mohl být výsledek ještě lepší. Přesvědčil jsem se, že v tréninku jdeme správnou cestou, a doufám, že budu na kvalifikaci v Aarhusu skvěle připraven,” zhodnotil. Tuto kategorii vyhrál Švýcar Nils Theuninck, který skončil celkově dvanáctý. O pouhý bod za ním na 14. místě byl druhý junior Brit Henry Wetherell.

Medailovou rozjíždku pro prvních deset, která se jela v silném větru a extrémních vlnách, vyhrál Brit Edward Wright, čímž získal evropský titul znovu po dvanácti letech. Po celý závod vedoucí Nicholas Heiner se několikrát převrátil a dojel poslední, celkově tedy bral stříbro. Vítězstvím v medailové rozjíždce si bronz zajistil Švéd Max Salminen.



Stupně vítězů – junioři do 23 let:
1. Švýcar Nils Theuninck, 2. Brit Henry Wetherell, 3. Ondřej Teplý

Text Eva Škořepová
Foto Robert Deaves



Májová regata

Další ročník Májové regaty se v Chorvatsku pojede od 30. 4. do 3. 5. v kategoriích Salona 38 a ORC. Nedílnou součástí tohoto závodu je i jedna noční etapa. Pro začínající jachtaře nezapomenutelný zážitek, pro zkušenější dobrý trénink na náročnější přeplavby. Do kategorie ORC se můžete přihlásit s jakoukoli lodí, podmínkou je ORC certifikát 2018 a regatová vinjeta. Pokud si nevíte s lodí rady, můžete si půjčit například Elan 350 Performance z Biogradu. K mání jsou ještě tři tyto lodě za 1 650 EUR na celý týden, při objednání do 31. 3. je navíc sleva 50 EUR. Více na www.majovaregata.cz.

Přestup v Americkém poháru



Foto LUNA ROSSA CHALLENGE

Jimmy Spitthill, dvojnásobný držitel slavné trofeje v barvách ORACLU, se vrací do týmu LUNA ROSSA CHALLENGE. Pro tento tým pracoval a kormidloval jeho loď již dříve. V roce 2007 dovedl italský tým do finále Louis Vuitton Cupu, kdy v semifinále překvapivě porazil ORACLE TEAM USA.

Na vítěze Velikonoční regaty si můžete vsadit

19. ročník Velikonoční regaty se bude konat od 7. do 14. dubna. Pojede se tradičně z ostrova Murter do Dubrovníku a zpět. Závodit bude 39 plachetnic Bavaria 45/46 Cruiser vybavených genakry. Jeden z největších a nejnáročnějších českých námořních závodů bude opět možné sledovat on-line díky systému SeeSea. Navíc pro letošní ročník Sazka připravila možnost kurzových sázek na vítěze a umístění do třetího místa Velikonoční regaty. Můžete si tak zřejmě poprvé v české historii vsadit na jachtařský závod! Kurzy na jednotlivé týmy, mezi nimiž nechybí mnozí vítězové předchozích ročníků, jsou již vypsané. Více informací najdete na www.velikonocniregata.cz.



Foto Josef Juriga

Vnuk zakladatele Regal Boats Paul Kuck viceprezidentem

Prezident a generální ředitel společnosti Regal Boats Duane Kuck oznámil, že se jeho nejstarší syn a zároveň vnuk a jmenovec zakladatele firmy Paul Kuck posouvá na pozici viceprezidenta pro vývoj produktů a marketingu. Paul pracoval pro Regal posledních 10 let v oblasti informačních technologií, marketingu a inženýrství. „Paul je velmi zaujatý rodinnou značkou Regal a podnikání v lodním průmyslu ho baví,“ uvedl Duane Kuck. „Do naší práce přináší nové nápady, je zodpovědný a dělá vše pro spokojenost našich zákazníků.“ Více informací na www.regalboats.com a www.cld.cz.



MASTERLAN nedokončil úvodní závod Flying Phantom Series

Jachtařský tým MASTERLAN se zúčastnil úvodního závodu letošní Flying Phantom Series v ománském Muscatu. Podmínky na zahájení sezony zde byly dokonalé. Slabší, střední i silný vítr, teplota kolem 30 °C a voda 26 °C. Závod opět přilákal do Extreme Clubu hodně diváků, kteří si tuto velkolepou podívanou nechtěli nechat ujít. Zároveň se rozjížděly díky televizi přenášely do dalších 24 zemí světa. Náš tým MASTERLAN, tentokrát ve složení David Křížek a Zdeněk Adam, si v tréninku vedl skvěle a dokončil rozjížděku na 4. místě. Během ní ale došlo ke zranění, když si kosatník nejprve rozřízl levý loket a následně si namohl úpon pravého bicepsu. I přesto posádka do závodu s velkým handicapem nastoupila a zvládla dva dojezdy na 5. místě. V závěrečné rozjížděce se však týmu utrhli úchyt čelenu, který se potom rozletěl na spoustu kusů. Dobře rozjetý závod pro naši posádku skončil. „Byl to skvělý jachting, ale s bolavým koncem,“ posteskl si Zdeněk Adam. Následující závod série se koná ve druhé polovině května ve francouzském Quiberonu. „Snad budou další vyšetření příznivá a Zdeněk bude schopen tvrdě trénovat na příští závod. V Quiberonu by mohl být opět silnější vítr a těsné souboje ve vysokých rychlostech. Teď nás čeká další fyzická příprava, tréninky na vodě, shánění financí a náhradních dílů,“ dodal kormidelník David Křížek. V Ománu se zároveň jela i Extreme Sailing Series, kterou ovládl tým ALINGHI.

VÝSLEDKY

Extreme Sailing Series (7 lodí)

1. ALINGHI Arnaud Psarofaghis, Nicolas Charbonnier, Timothé Lapauw, Nils Frei, Yves Detrey	SUI
2. SAP Rasmus Køstner, Adam Minoprio, Julius Hallström, Pierluigi de Felice, Richard Mason	DEN
3. OMAN AIR Phil Robertson, Pete Greenhalgh, James Wierzbowski, Stewart Dodson, Nasser Al Mashari	OMA

Flying Phantom Series (8 lodí)

1. TEAM FRANCE JEUNE Solune Robert, Antoine Rucard	FRA
2. RED BULL SAILING TEAM Olivia Mackay, Micah Wilkinson	AUT
3. IDREVA ZEPHYR FOILING Charles Hainneville, Pierre-Yves Durand ...	FRA
8. MASTERLAN David Křížek, Zdeněk Adam	CZE



Foto Lloyd Images

Valná hromada ČSJ

Valná hromada Českého svazu jachtingu se konala 17. 3. v Praze na Strahově. V úvodu přednesl zprávu o činnosti Výkonného výboru ČSJ v uplynulém období předseda ČSJ Karel Bauer. S výsledky hospodaření a s rozpočtem na rok 2018 seznámil přítomné Martin Soušek. Následovaly zprávy odborných komisí a trenérů. Během valné hromady byla předána také tato ocenění: Zlaté odznaky ČSJ převzali Břetislav Ráža (1934), Otto Riedel (1941) a Karel Švec (1938). Břetislav Ráža působí v klubu Vodní sporty Duchcov od roku 1980, věnuje se především práci s dětmi a mládeží zejména ve třídách Optimist a Evropa a ve svých 83 letech je stále aktivním členem. Otto Riedel je také z Duchcova, byl jedním ze zakládajících členů tohoto klubu a do roku 1980 byl jeho předsedou. V mládí se věnoval stavbě lodí tříd Optimist, Cadet a Finn. Jako trenér se zasadil o rozvoj mládežnického jachtingu. V posledních letech se věnoval především kajutovým plachetnicím a je stále aktivním závodníkem a správcem loděnice v Církvicích. Karel Švec letos oslavil osmdesáté narozeniny. Od roku 1977 působí v Jachetním klubu Černá v Pošumaví, kam přišel jako závodník na windsurfingu. Je krajským rozhodčím a náčelníkem HZS, je předsedou Kontrolní komise ČSJ. Aktivně pracuje jako organizátor a záchranář na závodech. Je rovněž velmi aktivním pilotem svého ultralehkého letadla Zenair, které si sám postavil, přednáší meteorologii a letos uspořádal svou autorskou výstavu fotografií, tématem je létání, obloha

a jachting. Zasloužilými rozhodčími ČSJ byli jmenováni Ladislav Martinec (1952), Jiří Střitěžský (1939), Pavel Kamenský (1945), Jiří Jenšík (1942), Ivan Sikora (1945) a Jaroslav Ircing (1950). Nejlepším jachetním klubem byl vyhlášen Český Yacht Klub, ocenění získal i v kategorii mládeže, mezi dospělými zvítězil YC Neratovice.



Zlaté odznaky ČSJ získali Karel Švec, Břetislav Ráža a Otto Riedel.

PRODEJ | KOUPE | PRONÁJEM | KURZY

Soukromá inzerce

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

Firemní řádková inzerce a pronájmy

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

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

PRODEJ

PLACHETNICE



Kýlová kajutová plachetnice Café 28. Loď na převozním vleku je v ČR – Pálava. Vynikající uživatelské a jízdní vlastnosti lodi určitě oceníte. Vše o této lodi (včetně fotogalerie) najdete na: www.cafe28.mscom.cz. Cena 720 000 Kč. Kontakt: +420 606 719 907



Plachetnice Jeanneau Sun Odyssey 34.2, r. v. 1998, 3 kajuty + salon = 8 míst na spaní, rol. hl. plachta, Yanmar 27 HP, el. kotva, kočárek, bimini, VHF, Pioneer CD, Garmin, autopilot, 220+12 V, teak v kokpitu, 2 sprchy, WC + bojler, člun + Yamaha 5 HP. Každý rok prof. servis + antifouling v ACI Vodice, molo F, 50m WC + sprchy + pěší zóna, luxusní místo, zapláceno do 4. 6. 2018. Clo + DPH zapláceno. Pův. cena 3 450 000 Kč, nyní 1 100 000 Kč. Kontakt: jp@abasumperk.cz, +420 736 673 341



Námořní plachetnice Bavaria 41, r. v. 2003, na moři léto 2004. Délka 12,55 m, šířka 3,99 m, ponor 2,07 m, motor Volvo-Penta D2-55 HP, rol. hlavní plachta i gena, 3 kajuty, 2 koupelny, 3x baterie, dobíječka 45 Ah, autopilot ST 6001, GPS Garmin, VHF, bimini, sprayhood, gumový člun + motor Mercury. Pod chorvatskou vlajkou. Cena 930 000 Kč. Kontakt: +420 721 563 721



Plachetnice Dufour 38 Classic, r. v. 2000, délka 11,98 m, šířka 3,85 m, ponor 1,9 m. Interiér mahagon, salon s kuchyní, 3 kajuty, 2 WC. Motor Volvo Penta 2040 po G.O., hlavní plachta 2014, gena 2015, náhradní hl. plachta, menší kosatka, spinakr, bouřková kosatka, lazy bag. Standardní vybavení pro plavební obl. A (moře a oceány) + 3 solární panely, radar, GPS. Náhradní sprayhood a bimini. Loď je ve velmi dobrém stavu, pravidelná údržba. Kotviště Itálie, Follonica. Cena 57 000 EUR. Kontakt: +420 777 663 815



Katamaran Hobie Tiger F18 včetně vleku. Délka 5,51 m, natáčecí stěžeň 9 m, hlavní plachta 17 m², kosatka 4,15 m², genakr 21 m². Uskladněný v Brně. Rychlá zábavná loď. Málo používaná, přesto za dobrou cenu. Kontakt: holcapek@baustoff.cz

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



Motorový člun Ranieri Voyager 19, motor Mercury 115 XS, r. v. 2017, délka 5,55 m, šířka 2,2 m, 7 osob, palivová nádrž 90 l, nádrž na vodu 40 l, bimini, sprcha, schůdky, GPS a sonar Helix 5, krycí plachta, kryt řídicí konzoly, kotva. Převážní vlek 1 300 kg/130 km/h. Předváděcí model. Plná záruka, odpočet DPH. Cena kompletu 699 000 Kč bez DPH. Kontakt: +420 777 567 821



Motorový člun Sea Ray 260 Sundancer MY2016, r. v. 2014, motor MerCruiser 350 MAG DTS, výkon 220 HP, délka 8,1 m, šířka 2,59 m, ponor 0,61–1,04 m, hmotnost 3 024 kg, dvě kajuty, objem palivové nádrže 261 l, objem nádrže na vodu 76 l. Cena 91 500 EUR včetně DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



Motorový člun Beneteau Antares 680, motor Yamaha 115, doklady platné do 2020, registrovaný v ČR, celková hmotnost 2 500 kg, spaní pro 3 osoby. Výbava: el. WC splachovací, solární panely 4x 200 W, el. kotva Quick s 30 m řetězu ovládaná z kabiny i na přídí, lednice 2x 25 l, TV, rádio+CD, palubní anténa, Garmin navigace včetně map Chorvatska, Itálie a Řecka, ventilátor 230 V/100 W, zásuvky 12 a 230 V, nádrž na vodu 70 l + vývod na doplnění, nádrž na palivo 130 l, el. zásuvka na břehovou přípojku. V ceně vlek značky Mastercraft HU 3, nosnost 3 500 kg. Cena 39 000 EUR. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164



Motorová loď Formula 350 Sun Sport, délka 10,67 m, šířka 3,28 m, hmotnost 6 200 kg, ponor 1 m, r. v. 2008, motorizace 2x MerCruiser 496 MAG B3 2x 276 kW, najeto 450 mth. Výbava: GPS plotr Raymarine GS 95 Glass/VHF a radar Raymarine, břehová přípojka na 220 V, bojler, televize + DVD, klimatizace, lednice v kokpitu, bimini, perseniky. Registrace: Česká republika, kotvení Chorvatsko, Sukošan D-marin. Cena 139 500 EUR včetně DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

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



Motorový člun Wally 55, r. v. 2013, délka 17,4 m, šířka 5,4 m, ponor 1,2 m, motor 2x Volvo Penta IPS 1 200 HP, 230 mth. Cena 1 700 000 EUR vč. DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



Motorový člun Regal 3760, r. v. 2010, 2x Volvo Penta 8.1 GI 2x 750 kW, délka 11,6 m, šířka 3,7 m, nádrž na vodu 253 l, palivová nádrž 1 045 l, rozkládací sluneční lehátko na zádi, lednice/výrobník ledu, břehová přípojka, teakové koupací plato, hard top, podvodní světla, VHF rádio, benzinový generátor, Neutrasalt, bimini, bowthruster. Loď kotví v Chorvatsku. Cena 129 000 EUR. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164



Hliníkový člun Marine 400U včetně motoru Honda BF20D a vleku CBS B0340B, r. v. 2015, délka 3,99 m, šířka 1,52 m. Motor – dálkové ovládání, elektrický start, elektrický trim. Najeto 32 motohodin, pravidelný servis. Výbava člunu: konzola řízení, 2x polstrovaná sklápěcí sedačka, nádrž 12,5 l, akumulátor 60 Ah, perseník, držák prutu, sonar s mapovým plotrem Humminbird Helix 5x Chirp Si včetně druhé sondy. Člun evidován na SPS. Původní cena 282 821 Kč včetně DPH. Cena nyní 222 222 Kč včetně DPH (možný odpočet DPH). Kontakt vladimir.bartos@progrill.cz, +420 605 267 796



Motorový člun Regal 1900, modrý se žlutým pruhem, r. v. 2010, motor Volvo Penta 4,3 GXi 225 SX, délka 6 m, šířka 2,5 m, hmotnost 1 406 kg, pro 6 osob. Výborný stav, právě zazimovaná, k vidění na Slapech. Pouze ilustrační foto. Cena 400 000 Kč bez DPH loď, 50 000 Kč bez DPH vleky. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 620 164



Motorový člun Rinker 270 Fiesta Vee, r. v. 2005, motor Volvo Penta 239 kW, najeto 410 mth, délka 9,14 m, šířka 2,7 m, hmotnost 6 000 kg, ponor 0,91 m, 2 kajuty, 4 lůžka, max. 10 osob. Výbava: solární panely, zimní a letní perseníky, bimini, el. kotva, předový propeler, koupelna se sprchou a WC, klimatizace, rádio+CD+TV, vaříč, mikrovlnná trouba, lednice s mrazákem, GPS, sprcha na zádi... Cena 45 000 EUR, nebo 50 000 EUR s místem v marině Spinut – Split, Chorvatsko. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 620 164



Motorová loď Beneteau Antares 6.80, motor Evinrude E-TEC E115DSL (115 HP) + vleky Vezeko Admiral 27 13". Ideální loď pro rodinu pro vícedenní výlety, se spaním pro 4–5 osob. Cena 1 150 000 Kč bez DPH. Kontakt: +420 728 952 929, info@calypotours.cz

MARINE
www.marine.cz



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



Obytná motorová loď Balt 818 Titanium s motorem Mercury F60 EFI a lodní přívěs Tema Boat 3000, vše r. v. 2016. Délka 8,5 m, šířka 2,78 m, hmotnost s motorem 2 100 kg, ponor 20 cm, spaní 6 osob. Vše jako nové, 100% stav. Jezdila pouze na Dalešicích. Loď je opatřena standardní a bohatou příplatkovou výbavou, která mimo jiné zahrnuje: kompletní matrace vč. přední opalovací, cabrio zastřešení kokpitu, břehovou přípojku, měnič, topení a ohřev teplé vody Truma, vaříč PB, lednici, el. lodní toaletu s odpadní nádrží, nádrž na vodu 100 l, nádrž na palivo 100 l, sprchu, předový dokormidlovací systém, kompletní relingy, zatmavený štítek se stěračem, solární panel, roletky v oknech, držák na TV atd. Možnost prohlídky – ihned k dodání. Cena 1 550 000 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, www.wboats.cz



Téměř nový laminátový člun na moře Coastliner 475 Sport pro 4 osoby, na řekách a přehradách pro 5 osob. Výbava: bimini, rádio, převozní plachta, diodové osvětlení lodi s dálk. ovládáním, voltmetr, USB nabíjení, hasicí přístroj, osvětlení, lehce nasaditelná konstrukce pro plachtu na přespaní. Čtyřtákní motor Suzuki DF 50, r. v. 2008, najeto 380 mth, tichý chod, velmi nízká spotřeba, ve skluzu se 4 osobami kolem 6 l/h. Přívěs nový 750 kg. Vše přihlášeno květen 2017. Cena 295 000 Kč. Možný i prodej bez motoru za cca 200 000 Kč. Kontakt: +420 606 034 297

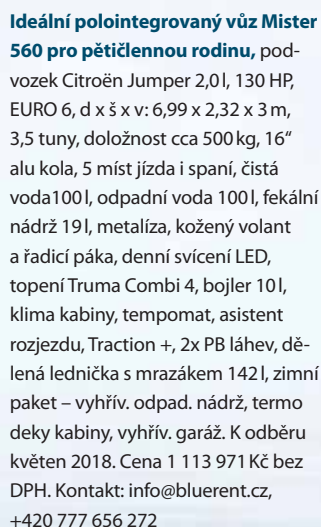
RŮZNÉ



Vodní skútr Sea-Doo RXT 260 IS r. v. 2010, délka 3,05 m, šířka 1,2 m, ponor 0,3 m, hmotnost 360 kg, motor Rotax 1503 SC, výkon 260 HP, 100 mth. Cena 8 500 EUR vč. DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



Obytný automobil Pössl Road-camp R, Fiat 2,3 l/130 HP, r. v. 2018, 3 300 kg, 4 místa jízdy, 2+1 spaní, manuální převodovka, klimatizace, nezávislé topení Truma C4, tempomat, palubní počítač, vyhřívaná zrcátka, střešní okno, splachovací WC Thetford, sprcha, přední otočná sedadla, bojler, USB, zadní postel 196 x 132/117 cm, voda 100 l čistá/92 l odpadní, nafta 120 l, schránka PB 2x 11 kg, 2x baterie nástavby AGM 95 Ah, kuchyně s PB vaříčem, dřezem a chladničkou 64 l. Nejmenší z rodiny Pösslů, přesto s komfortní výbavou, ideální pro dvě osoby. K odběru ihned. Cena 1 161 140 Kč včetně DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



**PRENÁJOM LODÍ
KAPITÁNSKE
KURZY
POZNÁVACIE
PLAVBY**

TPS CENTRUM
SALE & CHARTER

PRODÁVÁTE VAŠI JACHTU?

Zprostředkujeme Vám prodej včetně zajištění všech potřebných formalit.

602 724 174 | info@tpscentrum.cz | www.tpscentrum.cz

Inzerce lze podávat i e-mailem na **yacht@yacht-magazine.cz**

KUPON

☐ PRODEJ ☐ KOUPE ☐ PRONÁJEM ☐ KURZY ☐ RŮZNÉ

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

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

Vyplněný kupon zašlete nebo faxujte s dokladem o zaplacení příslušné částky!
YACHT, s. r. o., Nedvědovo nám. 14, 147 00 Praha 4, tel.: +20 244 466 682-4,
fax: +20 241 430 036, bankovní spojení: KB Praha 4, číslo účtu 6542020257/0100

NEVÍTE, KDE KOUPIT



Na těchto místech časopis Yacht 100% najdete!

>>> PRAHA

AVAR YACHT

- Plachetnice
- MOTOROVÉ A NAFUKOVACÍ ČLUNY
- LODNÍ MOTORY A SERVIS
- JACHTAŘSKÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ
- KURZY VMP A ŠKOLENÍ

PRODEJNY:
VEVERSKÁ BÍŤSKA
Za rekou 815, +420 546 428 015
PRAHA
Konzumní 34/800, +420 284 818 921
BRATISLAVA
MLYNSKÉ NIVY 56, +421 253 419 218
WWW.AVARYACHT.CZ

PÜSSL BLUE mobil Concorde

Prodej a pronájem

BLUE RENT

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

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

Prodej lodí Regal, Chaparral, Cranchi,
Galeon, Greenline, Pedro, Karnic, Galia

ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA

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

EXCLUSIVE YACHTS

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

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

HONDA MARINE

PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR
motory - HONDA MARINE
nafukovací čluny - HONDA HONWAVE
nafukovací čluny - SPORTIS
obytné lodě a plachetnice - DELPHIA
motorové čluny - AMT
motorové čluny - MAZURY
hliníkové lodě - ARRONET
hliníkové pracovní lodě - ALUNAUTIC

BG Technik cs, a.s.
U Závodiště 251/8
15900 Praha 5 - Velká Chuchle
tel.: 00420 283 87 08 48

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

LA SARTORIA

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

Tel: +420 606 788 878
Haštalská 9 / 110 00 Praha 1
www.lasartoria.cz

LODNÍ PLACHTY

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

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

MARINE

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

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

Podolské nábřeží - přístav 4
147 00 Praha 4
tel.: +420 241 433 211
paha@marine.cz
www.marine.cz

NEO LUXOR
KNIHKUPECTVÍ

**NEJVĚTŠÍ KNIHKUPECTVÍ
V ČESKÉ REPUBLICĚ**

Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1

Otevírací doba:
Po-Pá 8.00 - 20.00
So 9.00 - 19.00
Ne 10.00 - 19.00
www.neoluxor.cz

yacht

Časopis o lodích

Nedvědovo nám. 14
147 00 Praha 4
tel.: +420 244 460 104
yacht@yacht-magazine.cz
WWW.YACHT-MAGAZINE.CZ

YachtNet

Kapitánské kurzy
v Chorvatsku

Průkazy MDČR
C, B, A i HR B

Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze

Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice

Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

akita yacht

pronájem lodí
teambuilding
jachtařské
služby
Velikonoční
regata 2018

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

AUTA LODĚ s.r.o.
Josef Bobek

BAYLINER®
Oficiální prodejce lodí pro Českou republiku

**VÝKUP • PRODEJ • PROTIÚČET
SERVIS • POJIŠTĚNÍ • FINANCOVÁNÍ
PŮJČOVNA**
LODÍ, ČLUNŮ, LODNÍCH PŘÍVESŮ,
LODNÍCH MOTORŮ
ODTAH • TRANSPORT LODÍ

Pražská 226, 251 62 Mukařov, Praha-východ
otevřeno denně: PO - NE 8.00 - 20.00 hod.
(vždy volejte předem)
tel: +420 777 693 777, auta-lode@seznam.cz
Nejlevnější lodě najdete na:

www.auta-lode.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@bemexboat.com*

www.bemex.cz

BOAT CENTRUM

PRODEJ A SERVIS

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

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

KWS®

PRODEJ, SERVIS, PŮJČOVNA
lodí, lodních motorů a příslušenství
výhradní zastoupení pro ČR
plachetnice a katamarány
BAVARIA Yachts
+420 389 045 311 marine@kws-sports.cz

PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku

**KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLYBY**
+420 389 045 311 charter@kws-sports.cz

www.kws-sport.cz

**PRODEJNA
E-SHOP**

LODNI KRAMY
bezpečně klidný nákup
e-shop

www.lodnikramy.cz

MARINE

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

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

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

www.marine.cz

NEBOSCAR

**Výhradní prodejce lodí a člunů
SCARANI a RIO**

Prodej skútrů SEA DOO
Prodej lodního příslušenství
a vybavení

Kancelář a obchod
Obchodní pasáž Na zámecké
Tyršova ulice 2071, 256 01 Benešov u Prahy
info@neboscar.cz
+420 737 883 053
www.neboscar.cz

READY LINE s.r.o.
www.ranieri.cz

PRODEJ A SERVIS

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

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

Fáblavka 560, 533 52 Pardubice - Staré Hradiště
Mob.: +420 777 567 821, tel.: +420 466 303 204
E-mail: info@readyline.cz

Wavy Boats

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

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

Bohemia Marine

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

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

MORAVA
www.dovolenanalodi.cz

MORAVYACHT

**Prodej a pronájem lodí
Zastoupení firmy
HUNTER Marine, USA
Soudní posudky, odhady
a technické prohlídky lodí**

**PLAVBY S KAPITÁNEM
KAPITÁNSKÉ KURZY
OKRUŽNÍ PLAVBY na
luxusních lodích all inclusive**
info@moravyacht.cz, tel.: +420 545 575 663
www.moravyacht.cz

Nika Yacht
www.nika-yacht.cz

PRONÁJEM LODÍ
plachetnice, katamarány
motorové lodě

on-line rezervace

kapitánské kurzy

www.svetjachtingu.cz
Zlín, tř. T. Bofí 5213, tel.: 724 115 930

imidx
CENTRUM VODNÍCH ŠPORTOV

**IMPORT • PREDAJ • SERVIS
KURZY • POISTENIE**

Lieskovská cesta 10/A, 821 06 Bratislava, Slovensko
tel.: 00421-2-5296 0877, e-mail: info@imidx.sk
www.imidx.sk

magnet press

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

Po-Pá: 7:00 - 18:00
So: 8:00 - 12:00

Tel.: +421 267 201 952
E-mail: pokladna@press.sk
www.press.sk
listujte s námi

MAXO s.r.o.
Černyševského 26 Bratislava

- Prenájom plachetníc a jacht
- Kapitánske kurzy
- Národné mapy a literatúra
- Dovolenkové plavby
- Firemné podujatia na mori

+421 2 62 522 722 **www.maxo.sk**

www.yacht-magazine.cz

**JACHTAŘSKÝ
slovník do kapsy**
CD s výslovností

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

anglicko-česky
česko-anglicky

Cena 199 Kč



Lexus Sport Yacht

Představíme koncept sportovní jachty Lexus, který připravilo návrhářské oddělení Lexus Design.

Příběh slovenského kapitána číslo 1

Exkluzivní rozhovor s Vladem Porvazníkem proběhl v příjemné atmosféře jeho rodinného krbu v Rusovcích u Bratislavy...



Quant 17

Plachetnice, která umí všechno – výtlačnou plavbu, skluz i foiling.



VYDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel Daniel Guryča

Šéfredaktorka Eva Skořepová

Inzerce Lucie Nováková,
Petra Kozlíková

Marketing Jana Ježková

Spolupracovníci

Luboš Dejdar, Hana Novotná,
František Novotný, Alexander Sadílek,
Barbora Tuzarová, Inna Václavová

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.

DALŠÍ TITULY:

KATALOG
LODÍ

DOVOLENÁ
NA LODI

WINE
& Degustation

POD KARLOVÝM MOSTEM
NA HLADINĚ VLTAVY
SVATOJÁNSKÉ SLAVNOSTI
NAVALIS



2015/518

BAROKNÍ SPEKTÁKULUM NA VLTAVĚ

Poznejte kouzlo staré Prahy



Pondělí 14. května

14.00–18.00 / BENÁTSKÉ ODPOLEDNE (HERGETOVA CIHELNA)

18.00 / MŠE SVATÁ KE SCTI SV. JANA NEPOMUCKÉHO A SV. ANEŽKY ČESKÉ –
ZAZNÍ ORATORIA PRO SBOR A VARHANY (KOSTEL SV. FRANTIŠKA Z ASSISI)

Úterý 15. května

18.00 / SLAVNOSTNÍ MŠE SVATÁ V KATEDRÁLE SV. VÍTA, VOJTĚCHA A VÁCLAVA

19.15 / SVATOJÁNSKÉ PROCESÍ NA KARLŮV MOST

20.30 / REGATA LODÍ, SESKOK PARAŠUTISTŮ, LET ROGAL, PLAVBA OTUŽILCŮ (KARLŮV MOST)

20.45 / ZÁVĚREČNÁ POBOŽNOST PŘED KOSTELEM SV. FRANTIŠKA (KŘÍŽOVNICKÉ NÁM.)

21.10 / KONCERT NA HLADINĚ VLTAVY POD KARLOVÝM MOSTEM

22.00 / VELKOLEPÝ BAROKNÍ OHŇOSTROJ

WWW.NAVALIS.CZ



Katolický
týdeník



yacht
CASOPIS O LODÍCH

WINE
Česká republika



G-SHOCK
ABSOLUTE TOUGHNESS
MASTER OF G



PROFESSIONALLY CONNECTED

GRAVITYMASTER GPW-2000 | GPS/BLUETOOTH®

Všechny možnosti na dosah jediným stisknutím. Díky technologii Bluetooth® jsou GPW 2000 spojeny s vaším mobilním telefonem a všechny jejich funkce jsou připraveny k okamžitému použití.



GPS HYBRID
WAVE CEPTOR
& BLUETOOTH®
CONNECTIVITY



CASIO | Více informací a seznam prodejců na
casio-watch.cz



gshockczech



GShock.cz