

11 / 2025

yacht



XXXII. ročník
119 Kč / 5,99 €



MOTOROVÁ JACHTA

Sialia 57
DEEP SILENCE

24 | PLACHETNICE

Saare 47
Vlajková loď z Estonska

60 | HISTORIE

Slavné bitvy
Trafalgar, 1805

WHERE THE SEA FEELS LIKE HOME



PRESTIGE 520 F-LINE

Jachta skladem.

Kontaktujte nás.

www.milyo-yachts.com

official dealer

T: +420 777 674 717



PRESTIGE®

LUXURY MOTOR YACHTS

Milí čtenáři,

právě držíte v rukou předposlední číslo letošního roku. To, že čas běží, nebo v našem případě spíše pluje neuvěřitelnou rychlostí dopředu, by mohlo být považováno za otřepanou frázi. Určitě ale většina z vás potvrdí, že to cítíte podobně. Přispělo k tomu i to, že říjen byl v redakci ve znamení cestování. Dařilo se nám strávit docela dost dní na vodě. Navštívili jsme například nejstarší rekreační přístav v Chorvatsku na ostrově Krk, marinu Punat, která nedávno oslavila 60. výročí od svého založení. A šedesátka jí vyloženě svědčí. Je totiž v nejlepší kondici, jak jsme se mohli sami přesvědčit. Vyplovali jsme odtud znovu objevovat Kvarnerské ostrovy. Reportáž začíná na straně 30.

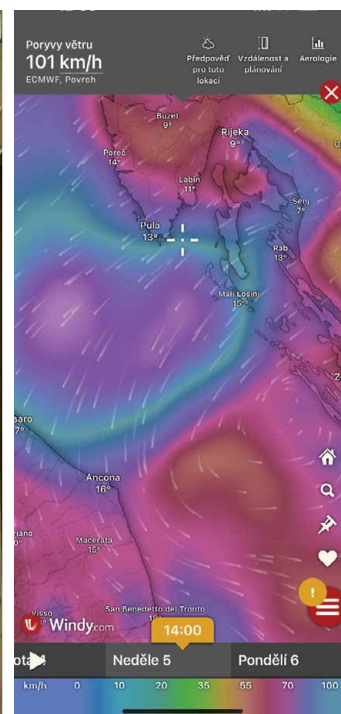
Podzim byl také ve znamení lodních výstav napříč Evropou. Výrobci lodí zde představují svoje novinky na příští sezonu a zároveň udávají trendy, které se budou do výroby lodí propisovat několik dalších let. Jednou z novinek, jež měla svoji premiéru v Cannes, je i Galeon 620 Fly, který představujeme ve velkém článku a který jsme tam měli příležitost vidět naživo. Loděnice Galeon přišla jako první s výklopnými boky, které rozšiřují zadní palubu, a nyní využívá toto řešení většina loděnic. Letošní novinka opět posunula tento koncept o něco dál. O tom se můžete přesvědčit v článku na straně 16.

Určitý vývoj a pohyb nastal i u osvědčených výrobců plachetnic, kde se v minulém roce dalo mluvit spíše o stagnaci. V tomto vydání ukážeme vrcholný model estonské butikové loděnice Saare, konkrétně představujeme jejich největší model 47, který se úspěšně snaží konkurovat dalším podobně zaměřeným severským značkám především na německém trhu.

Ani na stránkách listopadového vydání nechybí reportáže z plaveb. Tentokrát se opět podíváme na palubu SNĚHURKY s Miroslavem Račanem a na palubu ANNY s Františkem Novotným a zvláštní raritou je reportáž o splutí polské Visly na nafukovacím katamaranu letos na jaře.

Přeji vám pohodové čtení a nezapomeňte na zazimování své lodě. Ať už se do toho pustíte sami, nebo svěříte například motor do péče odborného servisu, na jaře budete rádi, že jste to udělali. Až se objeví první sluneční paprsky, bude stačit jen vyplout bez nepříjemných překvapení.

Daniel Guryča
vydavatel



Přestože v marině ve městě Mali Lošinj byla hladina poměrně klidná, na moři nechtěl být v neděli 5. října vůbec nikdo.



PDF verze k dispozici na www.yacht.cz





24 | SAARE 47

Pokud sháníte loď, kterou nebude mít jen tak někdo, zpozorněte a přečtěte si představení této vlajkové lodi z Estonska.

NOVÉ LODĚ

- 6 SAFFIER SE 28 LEOPARD
- 6 SWAN ALLOY 44
- 7 GRAN TURISMO 35 A 40
- 8 LINJETT 39
- 9 ZODIAC X9CC

MOTOROVÉ JACHTY

- 10 SIALIA 57 DEEP SILENCE
- 16 GALEON 620 FLY

PLACHETNICE, KATAMARANY

- 24 SAARE 47

TECHNIKA

- 29 ULTRASONIC ANTIFOULING
- 29 NEXUS CONNECT

PLAVBY

- 30 KVARNERSKÉ OSTROVY
- 38 SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

- 44 S ANNOU ZA SEVERNÍ POLÁRNÍ KRUH

- 50 VISLA – EVROPSKÁ AMAZONKA

LODNÍ MENU

- 36 HOVĚZÍ STEAK S GRILOVANÝM LILKEM A GRANÁTOVÝM JABLKEM

**16 | GALEON 620 FLY**

Odlišit se v kategorii jachet nad 60 stop je čím dál těžší. Galeonu se to ale podařilo dokonale. Tak všestranná a prostorově promyšlená jachta se na trhu objeví jen výjimečně.

**30 | KVARNERSKÉ OSTROVY – PERLY SEVERNÍHO JADRANU**

Během říjnové redakční plavby jsme navštívili oblast Kvarner. Nejlepším výchozím bodem pro severní Jadran je marina Punat na ostrově Krk, která je dostupná po mostě bez nutnosti trajektu a velice příjemně nás překvapila.

**68 | RACE CAMP 2025**

Adrenalin na vlnách v Klecanech v polovině září uzavřel sezonu této soutěže s energií, technickými novinkami i dramatickými souboji, na které budou fanoušci dlouho vzpomínat.

**70 | GLOBE40 2025/2026**

Druhého ročníku Globe40 se účastní 16 mezinárodních týmů a převažují francouzské posádky. Reportáž z probíhajícího závodu najdete na straně 70.

HISTORIE, LIDÉ

- 48** POSLEDNÍ PLAVBA KAPITÁNA JURKA RADOMSKÉHO
- 58** GEORGE VANCOUVER
- 60** SLAVNÉ BITVY NÁMOŘNÍ HISTORIE – TRAFALGAR, 1805

CHARTER

- 65** INTERNETOVÉ REZERVAČNÍ PLATFORMY
- 66** O NAPOLEONŮV KLOBOUK 2026 – ČERNÁ HORA

SERVIS, ZÁVODY

- 68** RACE CAMP 2025
- 70** GLOBE 40 2025/2026
- 71** LES VOILES DE SAINT-TROPEZ
- 72** LIPNO SVĚTOVÉ – FESTIVAL OF SAILS
- 73** FORMULA KITE SARDINIE
- 74** TRUC REGATA – 40 LET
- 75** JAKUB ROUŠAL
- 76** IT REGATTA 2025
- 76** VISTAJET V PRAZE



Na titulní straně SIALIA 57 DEEP SILENCE, kterou představujeme na straně 10.

SAFFIER SE 28 LEOPARD Moderní daycruiser



Loděnice Saffier představuje svůj nejnovější daycruiser s označením Saffier SE 28 Leopard, který bude uveden na veletrhu boot Düsseldorf v lednu 2026.

Saffier u tohoto modelu přichází s novým designem trupu s obrácenou přídí, který zajišťuje rychlejší a citlivější plavbu. Dále nabízí široké možnosti individualizace, díky nimž si majitelé mohou loď přizpůsobit svému stylu plavby a osobním preferencím. Zákazníci si vybírají mezi klasickým kormidlem s pákou či dvojicí kormidelních

kol nebo volí z více variant přední paluby. Ta může být pokryta solárními panely. Na výběr je elektrický či dieselový pohon. Loď navíc umožňuje snadný přechod mezi režimem rekreačního plachtění a závodním režimem.

K dispozici je také široká škála barev trupu, materiálů čalounění, různé hloubky kýlu, topení pro chladné podmínky nebo bimini pro horké letní dny. Interiér modelu SE 28 Leopard poskytne čtyři lůžka, kuchyňský kout a dostatek prostoru k sezení.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	9,2 m
Délka trupu	8,4 m
Šířka	2,7 m
Ponor	1,3 / 1,7 m
Hmotnost	2 200 kg
Plocha hlavní plachty	26 m ²
Plocha kosatky	14 m ²
Plocha code 0	46 m ²
Plocha genakru	69 m ²

www.saffieryachts.com

SWAN ALLOY 44 Poprvé z hliníku

Společnost Nautor Swan ukázala první vizualizace modelu Swan Alloy 44, který navrhl Malcolm McKeon ve spolupráci s týmy Swan pro vývoj nových produktů a s technickým oddělením. Tato první hliníková supermaxi jachta značky Swan otevírá nové možnosti v oblasti přizpůsobení poměru tuhosti k hmotnosti a životnosti, přičemž si zachovává nezaměnitelný profil a proporce.

Uvedení na trh se očekává v roce 2026. Massimo Perotti, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Sanlorenzo, potvrdil, že se bude jednat o první jachtu, která bude uvedena na trh v novém závodě společnosti Nautor Swan ve Viareggio, s hliníkovými trupy nejvyšší kvality pocházejícími z loděnice Gouwerok Yard v Nizozemsku. Bruce Brakenhoff ze společnosti Edmiston

znovu potvrdil silnou podporu makléřské firmy pro projekt Swan Alloy 44 a zdůraznil dlouhodobé strategické spojení mezi oběma značkami, které bylo dále posíleno otevřením prodejní kanceláře Nautor Swan v Newportu, v srdci jachtařské scény na východním pobřeží USA.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	43,5 m
Délka na vodoryse	40,5 m
Šířka	9,45 m
Ponor	4,3 m
Maximální ponor	6,3 m
Design	Malcolm McKeon
Konstrukce	Sanlorenzo

www.altumare.cz



NOVÁ ŘADA GRAN TURISMO

Beneteau inovuje sportovní modely

V letošním roce spatřila světlo světa nová generace řady Gran Turismo francouzské značky Beneteau. Jde o modely Gran Turismo 35, Gran Turismo 40 a bude následovat Gran Turismo 50. Nová řada ztělesňuje vizi loděnice označovanou jako „Sport-Lux“ a nabízí otevřené prostory s prémiovou atmosférou. Mezi klíčové vlastnosti nové řady Gran Turismo patří důraz na obytný prostor, sportovní výkon, charakteristické designové linie a otevřený interiér s ambientním osvětlením.

Venkovní uspořádání zahrnuje dvě zóny k relaxaci, přičemž jedna se nachází za kokpitem a druhá na přední palubě.



Gran Turismo 40

dvoulůžko a interiér je větší. Oba modely mají uprostřed velkou postel pro dvě až tři osoby. Mezi salonem a středovou kajutou se nachází samostatná sprcha a toaleta.

Hlavní rozdíl mezi GT 35 a 40 je kromě velikosti také uzavřenější řídicí stanoviště.

Prostorný zadní kokpit je u obou modelů vybaven sezením s různými variantami uspořádání a venkovním barem, což z něj činí ideální místo pro zábavu.

Výrobce nabízí GT 40 hned v několika různých verzích, a to s přívěsnými nebo vestavěnými motory nebo jako uzavřené kupé.



Gran Turismo 35

Dostatek místa je zaručen i velkorysími výklopnými bočními balkony. Za třemi sedačkami v kokpitu je situován elegantní box, kde se ukrývá kuchyňský kout se dřezem, 49litrová lednička a úložný prostor.

V útulném interiéru s tlumeným osvětlením jsou využity povrchy v přírodních jemných odstínech. V salonu nalezneme sedačku ve tvaru U a stůl s teleskopickou nohou u pětaticítky. Celá sedačka se dá v případě potřeby rozložit v prostorné dvoulůžko. U modelu GT 40 je v přední části pohodlné

TECHNICKÉ ÚDAJE

	GT 35	GT 40
Celková délka	11,2m	12,53 m
Délka trupu	9,78 m	10,8 m
Šířka	4,65 m (včetně balkonu)	3,64 m
Hmotnost	5 336 kg	8 600 kg
Ponor	1,09m	1,2m
Objem palivové nádrže	2x 370l	2x 600l
Objem nádrže na vodu	160l	255l
Oblast plavby	B8 / C10	B8 / C10 / D10
Motory	závěsné	závěsné / vestavěné
Lodní architektura	Andreani Design	
www.aventuraboats.cz, www.aventuraboats.sk		

LINJETT 39 PO FACELIFTU

Nyní s integrovaným členem



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	12,15 m
Délka na vodorysce	11 m
Šířka	3,95 m
Ponor	2,15 m
Hmotnost	8 700 kg
Motor	Volvo Penta D2 50
Objem palivové nádrže	200 l
Objem nádrže na vodu	350 l
Výška stěžně	18,7 m
Plocha hlavní plachty	52,9 m ²
Plocha code 0	80,8 m ²
Oblast plavby CE	A
Design	Linjett Design
www.linjett.se	

Linjett 39 jsme poprvé představili na stránkách Yachtu v roce 2022, kdy vzbudil při svém uvedení velkou pozornost, a to nejen jako první digitálně navržená loď této značky. Hned v následujícím roce zvítězil v prestižní anketě European Yacht of the Year 2023.

Tato plachetnice má nyní za sebou výrazné omlazení a modernizaci. Základ je ale stejný. Kombinuje klasickou eleganci s moderními prvky, které zlepšují jak plavební vlastnosti, tak pohodlí na palubě. Loď je oblíbenou vol-

bou pro rodinnou rekreaci, s dostatkem prostoru pro odpočinek i společné chvíle.

Nabízí se ve dvou variantách interiéru. Ve standardním tříkajutovém uspořádání s oddělenou koupelnou, nebo ve verzi se dvěma kajutami, která poskytuje více úložných míst a větší sociální zázemí. Obě verze mají prostorný salon a kuchyň ve tvaru L.

Tříkajutová varianta je ideální pro rodiny, zatímco dvoukajutová lépe vyhovuje del-

ším plavbám díky větším nádržím a komfortnějšímu zázemí.

Nově je v nabídce i integrovaný člen jako volitelný doplněk. Ten umožňuje použití elektrického rolfoku na code 0 od firmy Seldén a je plně kompatibilní i s genakrem. Pro pohodlné vystupování na nízké skály či plovoucí mola je k dispozici také speciální příďový žebřík. Lze přidat i kotvu, která se skrývá pod členem, s řetězem vedeným jeho konstrukcí.



ZODIAC X9CC

Nový standard mezi luxusními RIB čluny



Francouzská značka Zodiac Nautic, světový lídr v segmentu nafukovacích člunů s pevným dnem (RIB), představuje nejnovější model X9CC. Tato téměř devítimetrová novinka kombinuje špičkový výkon, komfort a elegantní design v duchu filozofie značky „dobrodružství bez kompromisů“.

Zodiac X9CC umožňuje zákazníkům širokou paletu individualizace. Nabízí několik barevných variant samotných nafukovacích válců od bílé po carbon black, doplněných stylovým

logem Zodiac. Paluba poskytuje maximální prostor a je navržena s důrazem na praktičnost. Od rozměrné příďové části s lehátkem na opalování až po zadní sezení s možností přeměny na další opalovací lehátko.

Přesto, že to není patrné na první pohled, má posádka k dispozici kajutu s king-size dvoulůžkem a plně vybavenou koupelnou. Z obvyklého vybavení nic nechybí. Jsou to zejména integrované koupací plošiny, venkovní sprcha na zádi a kuchyňský modul s dřezem.

Člun je možné objednat v několika konfiguracích s dvojicí motorů Mercury nebo Yamaha o výkonu až 2x 250 HP. Díky tomu dosahuje maximální rychlosti kolem 50 uzlů, což z X9CC činí ideální plavidlo jak pro rychlé přesuny, tak pro rekreační plavbu s rodinou. Součástí příplatkové výbavy jsou i pokročilé elektronické systémy, jako je navigace Garmin GPS + fishfinder, Fusion audiosystém se subwooferem, podvodní osvětlení, radar Garmin Fantom 18 či příďový propeler pro snadnější manévrování v přístavu.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Maximální délka (bez motoru)	8,6 m
Vnitřní délka	8,3 m
Celková šířka	3,32 m
Vnitřní šířka	2,3 m
Průměr tubusu	0,6 m
Hmotnost (bez motoru)	2 350 kg
Počet osob / oblast plavby	8/B, C/15
Počet vzduchových komor	7
Maximální výkon	2x 250 HP
Doporučený výkon	2x 225 HP
Maximální rychlost	50 uzlů
Objem palivové nádrže	620 l
Délka nohy motorů	XL
Maximální hmotnost motorů	2x 250 kg
www.marine.cz	

SIALIA 57 DEEP SILENCE

Tichá a sofistikovaná síla



Elektrické jachty jsou v kurzu, ale baterie bývají často jejich nejslabším článkem. To se vlastně týká jakýchkoliv jiných dopravních prostředků s elektrickým pohonem. U jachty Sialia 57 Deep Silence ovšem některá slabá místa díky pokročilým technologiím odpadají.





S čistě elektrickým pohonem dosahuje Sialia 57 maximální rychlost 26 uzlů. Jak dlouho vydrží plout v tomto režimu, výrobce neuvádí.

Sialia 57 Deep Silence je loď, která na první pohled zaujme svým čistým designem, na ten druhý pak tím, že při plavbě neuslyšíte žádné zvuky kromě šumění moře a nárazů vln o příď. A přitom dosahuje vysokého výkonu se skvělou maximální rychlostí.

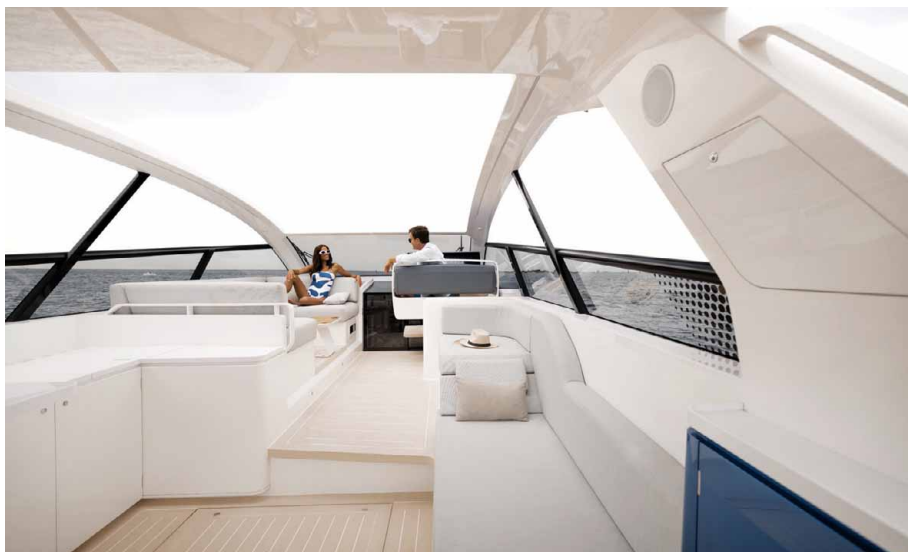
Loď je tichá, výkonná, s maximální rychlostí 26 uzlů, tedy téměř 50 kilometrů v hodině, a bez lokálních emisí. Snad jedinou její vadou je řešení střechy, na kterou by se hodily solární panely pro průběžné dobíjení baterií.

Ještě více než způsob pohonu, o němž bude řeč později, nás ovšem zaujal design lodi, který dokáže v mnoha ohledech překvapit, přestože lze mít oprávněný pocit, že už jsme viděli vše. Kombinace barev, materiálů a čistých linií

Vlajkový model od specialistů

Jachtu vyvinula polská společnost Sialia Yachts, založená Stanisławem Szadkowským a Tomaszem Gackoským. Každý z nich má na vývoji novinky svůj významný podíl. Zatímco Gackoski je specialistou na lehké kompozity, které tvoří trup lodi, Szadkowski desítky let vyvíjí baterie pro vysokou zátěž.

Výrobce sídlící ve Varšavě má ovšem svoje týmy také v Nizozemsku a Itálii. Model 57 Deep Silence vyvinul jako svoji vlajkovou loď o délce 57 stop, tedy 17,6 metru. Za elektrickým pohonem stojí vlastní divize Ampros, za pokročilým materiálovým řešením pak Tomasz Gackoski. Trup je vyroben z uhlíkového kompozitu, který je ultralehký, má minimální odpor a vynikající tuhost.



Vše je podřízeno jednoduchému designu s důrazem na nízkou hmotnost každého jednotlivého komponentu.



Interiér je jednoduchý a účelný.



Podle přístrojové desky není na první pohled patrné, že se o pohon starají elektromotory.

u Sialie 57 však dokazuje, že i dnes dokážou být designéři originální. Exteriér jachty si mimochodem vzalo na starost návrhářské studio Denise Popova, které je specialistou na lehké námořní konstrukce.

Elektrická, ale bez dětských nemocí

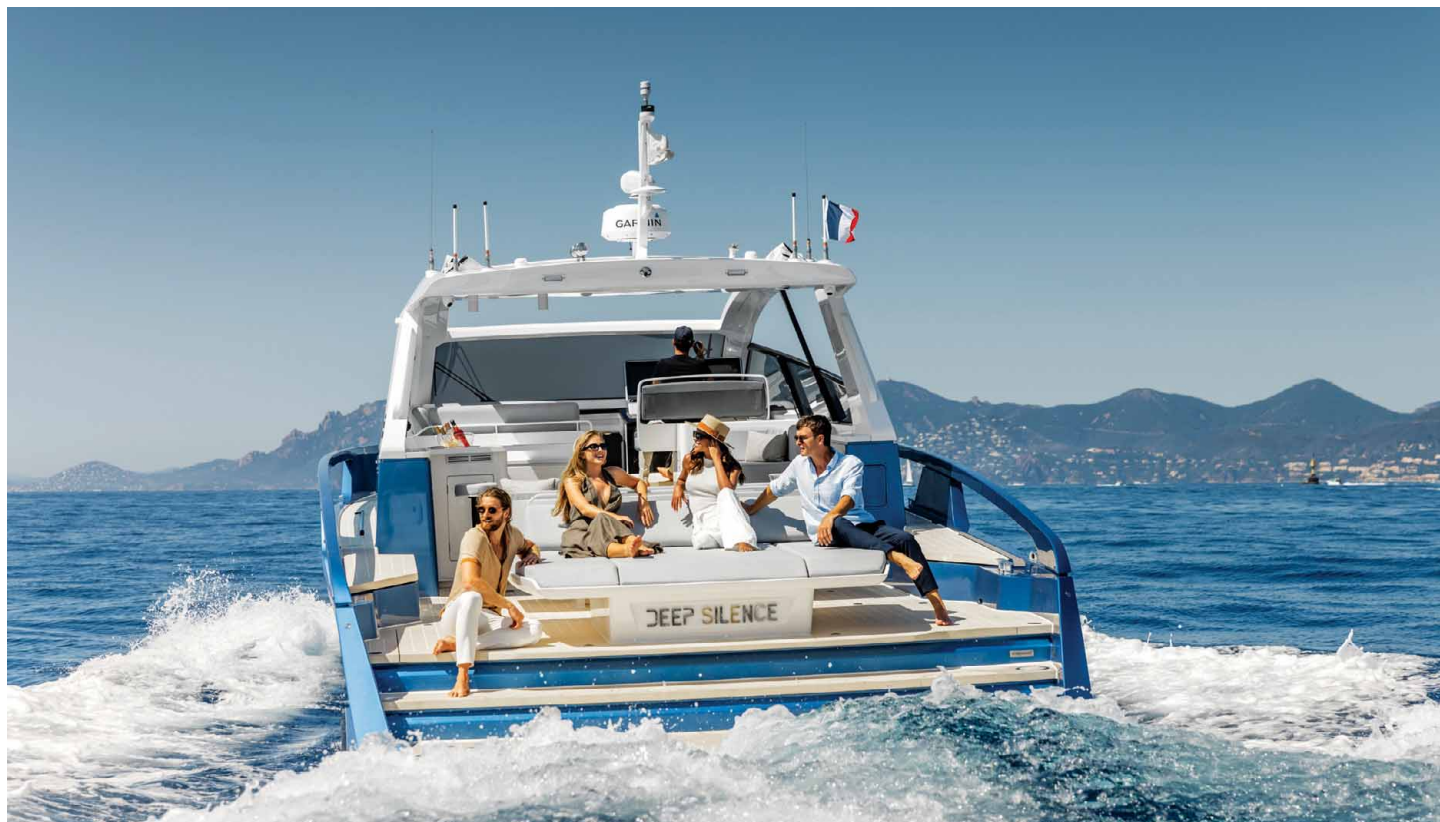
Sialii 57 Deep Silence je nutné přiznat, že pohon vyvinutý Stanisławem Szadkowským je skutečně pokročilý. Loď je poháněna dvojicí elektromotorů, z nichž každý disponuje výko-

nem 400 kW. Díky tomu může jachta dosahovat uvedených rychlostí. Baterie mají v základu kapacitu 800 kWh, rozšiřitelnou až na 1 MWh.

Zmíněná společnost Ampros pro jachtu vyvinula Ship Management System, zkráceně SMS, který zajišťuje optimalizaci výkonu, monitorování baterií a jejich prediktivní údržbu. Použité baterie díky tomu dokážou využít širší pásmo kapacity, a navíc degradují výrazně pomaleji než u konkurenčních řešení. Výrobce uvádí až

neuvěřitelnou hodnotu poklesu kapacity přibližně dvě procenta za tři roky.

Baterie na lodi můžete mít připojené ke zdroji elektrické energie klidně celou zimu, když na ně zapomenete, po jejich plném dobití se totiž nabíjení automaticky vypne. Mají certifikaci IP67 a v případě proniknutí vody do trupu se bezpečně vybíjejí. Kromě toho disponují šesti úrovněmi ochrany před tepelným přetížením či automatickým snížením výkonu při případném přehřátí.



Sialia 57 vyniká relativně nízkou stavbou.

MOTOROVÉ JACHTY PŘEDSTAVUJEME

K dispozici jsou tři režimy řízení, a to omezený pro proplouvání kolem ostatních jachet nebo manévrování v marině, běžný a režim maximálního výkonu. Právě v posledním zmiňovaném dosahuje Sialia 57 nejvyšších rychlostí. Přidejme k tomu ještě vysoký točivý moment elektromotorů a získáme plynulou plavbu už od prvního posunutí páky „plynu“.

Luxus, kam se podíváte

Paluba a interiéry této 4,8 metru široké lodi jsou luxusně laděny v lehkých středomořských barevných tónech, byť byla jachta testována v drsných vodách Baltského moře. Skvěle prosvětlené je i podpalubí. Všechno dává svůj smysl, všechno je promyšlené. Včetně několika odpočinkových zón, garáže na až 3,3 metru dlouhý tendr nebo minimalistické a utilitaristické pozice kormidelníka s přehledným uspořádáním přístrojů.

Hlavními prvky kormidelny jsou kromě samotného kormidla a joysticku ještě dva displeje, z nichž ten pravý slouží hlavně pro navigaci, ten levý pak ukazuje stav baterie, nabíjení a další technické záležitosti. Výho-



Přední kajuta nemá pevné dveře ani přepážku. Opět především kvůli úspoře hmotnosti.

dou je také možnost promítnout údaje o lodi na televizi dole v salonu.

Palubní kuchyňka na levoboku, umístěná zhruba ve středu jachty, je rovněž velice praktická, zadní posezení má několik poloh podle aktuálních po-

třeb posádky a za zmínku stojí i stahovací střecha, která může buďto chránit posádku na palubě před ostrým světlem či deštěm, nebo zcela zmizet a dát prostor slunečním paprskům. Střechu lze prodloužit i nad zadní posezení ještě o další látkovou stříšku.



Pro loď je charakteristická otevřená zadní paluba.



Otevírací střeška umožňuje užívat si pobyt na palubě jako na otevřeném člunu. Přitom jde o téměř 18 metrů dlouhou jachtu.

Velkou část podpalubí zabírají baterie, ale přesto je zde pro hosty dostatek místa. Pohodlné spaní zde naleznou čtyři osoby ve dvou kajutách, z nichž jedna je otevřená směrem k salonu, kde je ještě pohovka pro případné nouzové přespání dalšího člověka. Celkově se na palubu vejde dvanáct lidí, pokud se posádka rozhodne pro jednodenní plavbu.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Sialia 57 Deep Silence

Celková délka	17,6 m
Šířka	4,8 m
Ponor	1 m
Maximální počet osob	12
Počet kajut	2
Počet lůžek	4
Pohon	2x 400 kW
Oblast plavby CE	B
Maximální rychlost	26 kn
Maximální kapacita baterie	1 MWh
www.sialia-yachts.com	

Závěrem

Tato jachta pochází z pera dvou polských vizionářů, kteří si chtěli splnit svůj sen. Značku Sialia vybudovali pro sebe, protože chtějí trávit čas na palubě a užívat si moře všemi smysly. A jelikož má jeden z nich dlouholeté zkušenosti s vývojem baterií, vymysleli lodi elektrický pohon. Ten sice není všespasitelný, ostatně delší dojezd u něj můžeme čekat jen v kombinaci s dieselgenerátorem, ale na druhou stranu je zbavený dětských nemocí, které elektromobilitu v širším kontextu trápí. Tou je třeba rychlá degradace baterií.

Strategii značky Sialia nelze vnímat jako jedinou verzi jachet budoucnosti, ale jako směr, který oživí a diverzifikuje trh. A to je pro koncové zákazníky jediné dobře. Najednou je tu větší výběr a více možností.

Text Pavel Kreuziger

Foto Sialia Yachts

Inzerce

NEZAPOMEŇTE NA POSEZÓNÍ SERVIS A ZAZIMOVÁNÍ



SERVISNÍ STŘEDISKA

Praha

+420 731 854 221

servis.praha@marine.cz

Nové Město nad Metují

+420 777 722 168

+420 491 420 129

servis@marine.cz

www.marine.cz

GALEON 620 FLY

Pořádná dávka luxusu



Odlišit se od konkurence a vymyslet něco nového je stále těžší, a to i ve třídě jachet nad 60 stop, které už jen délka posouvá do kategorie luxusních produktů. Polské značce Galeon se to však povedlo dokonale. Tak všestranná motorová jachta se skvěle vyřešeným prostorem se na trhu objeví jen málokdy.

WINNER
GALEON
620 FLY

WORLD YACHTS
TROPHIES 2025
BEST INNOVATION
(13.7–19.5M)



Nový Galeon 620 Fly dosahuje cestovní rychlosti 23 uzlů, maximální rychlost je potom až 31 uzlů.

Když výrobce hovoří o originalitě, není to jen mlácení prázdné slámy. Vezměte si už jen rozšířenou plochu díky designu trupu ve tvaru U, která znamená hlavní apartmá na celou šířku lodi i otevřenou a prosvětlenou hlavní palubu.

Nadstandardní flybridge

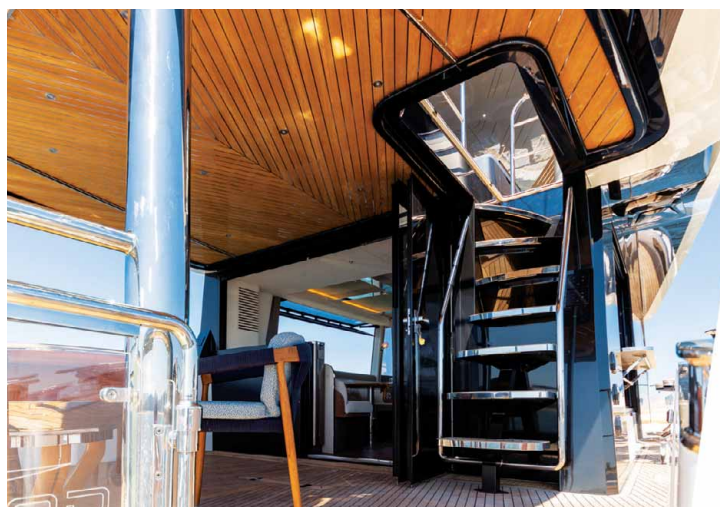
Jak již z názvu vyplývá, je Galeon 620 Fly vybaven horní palubou. V tomto případě má rozlohu 55 metrů čtverečních, což je víc, než mají mnohé byty ve městech. Samozřejmostí je spousta míst k sezení s částečným krytím pev-

nou střechou, několik pohovek s výhledem na moře a prostor pro kormidelníka a jeho společnost vepředu vlevo.

Flybridge je opatřen třeba venkovním barem s lednicí o objemu 75 litrů. Bar je možné dopl-



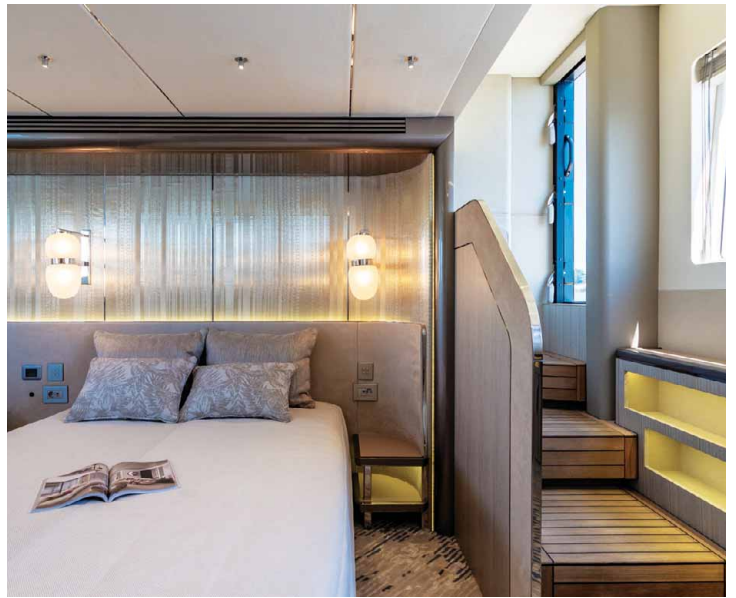
Odpočinková zóna na přídi



Vstup na flybridge



Vnitřní pracoviště kapitána je situováno na pravobok.



Východ z majitelské kajuty přímo na soukromou koupací plošinu.

nit o volitelný gril nebo výrobek ledu. Jachta se tak rázem stane perfektní platformou pro večírky všeho druhu. O bezpečnost se stará robustní zábradlí z nerezové oceli se skleněnými panely. Díky nim je zachován panoramatický výhled na všechny strany. Volitelně lze flybridge doplnit o nadstandardní jídelní kout tvaru U.

Režimy terasy a pláže

Ve chvíli, kdy je loď zakotvena, dokáže fungovat v režimu terasy a pláže. Jak je patrné z fotografií, dominantním prvkem jsou sklopné boční části zádi, a to jak na hlavní palubě, tak v prostoru na úrovni koupací platformy. Výsledkem je rozšíření lodi z 5,04 na 7,05 metru. Svoji soukromou pláž tak získá především hlavní apartmá, i když přístup je sem právě z koupací platformy. Majitelé ocení částečně prosklenou plochu, přes kterou je vidět na moře.

Prostor, kam se podíváte

Kombinovaná plocha vnitřní a vnější paluby činí podle výrobce 140 metrů čtverečních. Připočítejte k tomu nadrozměrná okna, díky kterým proniká do interiéru spousta přirozeného světla, a nebude se nám chtít z lodi odejít. Centrem dění může, ale taky nemusí být palubní kuchyňka s posuvným oknem a rozkládacím barem.

Interiér hodný králů

Ve standardní konfiguraci jsou součástí interiéru celkem tři kajuty plus jedna na zádi pro posádku. Kajutu majitele ve středu

jachty s jejím výstupem na terasu a prostorem zabírajícím celou šířku lodi jsme již zmínili. Určitě potěší také světlá výška 1,95 metru nebo koupelna s kvalitními obklady, dešťovou sprchou a rozvody vody v nerez. Samostatnou koupelnu s WC má rovněž přední kajuta pro hosty s dvojlůžkem i nejmenší kajutana pravoboku pro další návštěvy nebo dětské pasažéry. Uspořádání interiéru lze přizpůsobit tak, aby se do výčtu vešla ještě jedna kajuta. Všechny prostory přitom disponují bohatým panoramatickým zasklením.

Výkonná technika

Základem, který to celé uvádí do pohybu, jsou dva motory Volvo V6 o výkonu po 1 000 koňích, ty jachtě Galeon 620 Fly zajišťují cestovní rychlost 23 uzlů (42,5 km/h) a maximální rychlost 27 uzlů. Volitelně je lze ovšem nahradit ještě výkonnějšími agregáty MAN V8 po 1 200 koňských silách, cestovní rychlostí 25 uzlů (cca 46 km/h) a maximální 30 uzlů. Pro úplnost ještě dodejme kapacitu nádrží na 3 500 litrů paliva, 500 litrů čisté vody a 210 litrů odpadní vody. To jsou parametry, které dávají jachtě určitou nezávislost.



Velkorysé sezení na flybridgi

MOTOROVÉ JACHTY PŘEDSTAVUJEME

Závěrem

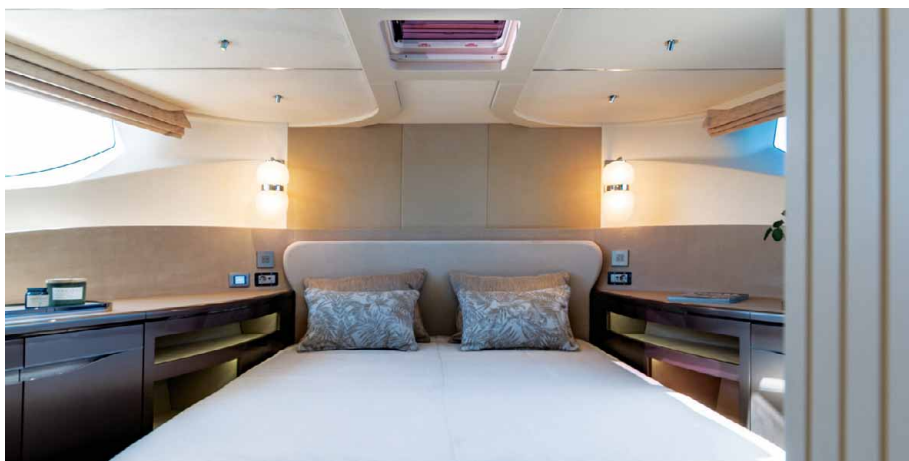
Polská loděnice Galeon se dokáže odlišit od konkurence, a to ještě za konkurenceschopnou cenu. Galeon 620 Fly to dokazuje promyšleným uspořádáním, nadstandardním flybridgem, obrovskou plochou paluby i majitelskou kajutou plné šířky, ale také režimy Beach Mode a Terrace Mode, které značně rozšiřují variabilitu plavidla. To vše pohánějí výkonné motory. Celá loď je navíc vybavena kvalitními materiály, které vás utvrdí v tom, že s ní nemůžete sáhnout vedle, pokud jste tedy dostatečně solventní. I to jsou důvody, proč Galeon 620 FLY zvítězil ve světové soutěži BEST YACHTS TROPHIES 2025 v oblasti inovací v kategorii motorových jachet v délkách od 13,7 do 19,5 metrů.

Text Pavel Kreuziger

Foto Galeon Yachts



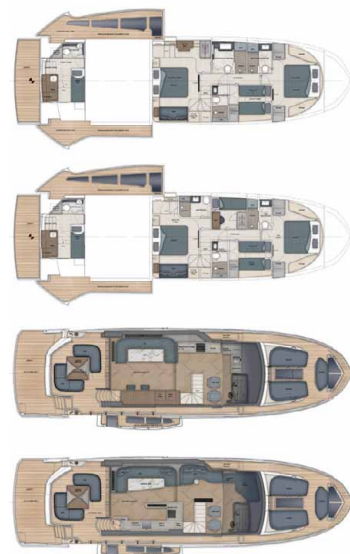
Salon s elegantně integrovanou kuchyňskou linkou, která je zároveň barovým pultem.



Přední VIP kajuta



Sklopení levého boku umožňuje přímý výstup z majitelské kajuty na soukromou pláž a koupací plošinu.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Galeon 620 Fly

Celková délka	19,68 m
Šířka	5,04 m
Maximální šířka s otevřenými balkony	7,05 m
Ponor	0,99 m
Kajuty	3/4 + 1
Maximální počet osob	16
Objem palivové nádrže	3 500 l
Objem nádrže na vodu	500 l
Objem odpadní nádrže	210 l
Suchá hmotnost	40 336 kg
Maximální výkon motorů	2x 1 200 HP
Cestovní rychlost	23 kn
Maximální rychlost	do 31 kn

www.aventuraboats.cz
www.aventuraboats.sk



Mercury Marine uvádí na trh nový lodní motor 6HP EFI

Kompaktní síla s velkým výkonem

Mercury Marine, divize společnosti Brunswick Corporation, oznámila uvedení svého nového lodního motoru 6HP EFI na trh. Tento model s vysokým objemem, postavený na osvědčené platformě Mercury EFI o objemu 209 cm³ a výkonu 8/9,9 HP, poskytuje výjimečný točivý moment, rychlé a spolehlivé starty a univerzálnost pro malé lodě.

„Nový 6HP EFI je strategickým přírůstkem do naší řady malých lodních motorů,“ řekl John Buelow, prezident společnosti Mercury Marine. „Využitím naší platformy EFI 8/9,9 hp dodáváme řešení s výkonem 6 HP, které nabízí vynikající točivý moment, lepší ovládání lodi a vylepšený celkový výkon bez kompromisů v oblasti manipulace nebo pohodlí.“

Model 6HP EFI se vyznačuje jedinečným nastavením, které zajišťuje spolehlivé startování za všech povětrnostních podmínek a vysokou účinnost. Multifunkční rukojeť Mercury navíc umožňuje majitelům lodí řídit rychlostní stupně a ovládat plyn jednou rukou pouhým otočením rukojeti. Motor 6HP EFI bude k dispozici v různých konfiguracích s pákou a dálkovým ovládáním. Dobře se hodí pro půjčovny lodí a rekreační uživatele, a to pro plavidla do délky 4,6 metru. K dispozici pro zákazníky bude v březnu 2026.

www.mercurymarine.com

Lodní reflektory

Yacht Beam LED SRS

Základem této nové série LED reflektorů je vysoký světelný výkon, který v režimu reflektoru dosahuje na vzdálenost až 2 500 metrů s průměrem paprsku 120 metrů. V režimu rozptylového světla poskytuje dosah 200 metrů s šířkou paprsku 75 metrů. Reflektor pracuje na napětí 12 a 24 V a svítí jasným denním odstínem 6000 K, ideálním pro noční provoz na moři. Systém optických LED diod dovoluje nezávislé nebo současné použití reflektoru a rozptylového světla podle aktuální potřeby. Integrované funkce zahrnují také SOS nouzové světelné signály a stroboskopické světlo pro odstranění neoprávněného vstupu. Ovládání je mimořádně intuitivní pomocí joysticku, barevně odlišená podsvícená tlačítka zajišťují přesné řízení všech funkcí. Uživatel může volit mezi třemi rychlostmi otáčení. Pomalu znamená 1°/s, standardní 12°/s a rychlá znamená 30°/s.

Dále je možné snadno měnit úhel sklonu. Rozsah je až +15° nahoru a -27° dolů rychlostí 3°/s, což usnadňuje sledování objektů a přesné zaměření. Reflektor disponuje i pokročilými režimy, které zvyšují bezpečnost při plavbě v noci. Funkce 90° Forward Looking Sweep umožňuje světlu skenovat prostor od levoboku po pravobok, zatímco navigátor

sleduje kurz přímo vpřed, to je ideální funkce pro detekci jiných plavidel, bójí, vývěsních znaků, hrází či překážek. Tato funkce rovněž posiluje účinnost SOS a stroboskopických signálů. Jedním stisknutím tlačítka lze aktivovat nepřetržitou 360° rotaci díky systému bezdrátové kontinuální rotace, který eliminuje potřebu obracení kvůli kabeláži.

Další klíčové funkce zahrnují automatické vystředění světla po zapnutí, automatické stmívání a režim okamžitého nasměrování vpřed. Systém je konstruován tak, aby obstál v náročném námořním prostředí. Tělo reflektoru je vyrobeno z hliníku námořní třídy, má stupeň krytí IP65 a zvládá teploty od -30 °C do +56 °C. Díky integrovanému teplotnímu managementu se přehřátí nemusíte obávat. Funkce Automatic OFF Centering po vypnutí otočí reflektor směrem dozadu, čímž minimalizuje usazování soli.

www.theyachtgroup.com



CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI DSG s výkonem 265 koní

Bestseller v novém provedení



Model CUPRA Formentor přebírá nový designový styl značky, který je charakteristický přídí inspirovanou nosen žraloka, světlomety Matrix LED s motivem trojúhelníku a osvětleným logem na zádi.

Testované auto ve špičkové konfiguraci zaujalo excelentním zvukem a akcelerací. Ocenil jsem větší výšku i naprosto přesné řízení při projíždění zatáček. Výborné jsou kamery a výhled do všech směrů díky simulaci pohledu shora. Po usednutí za volant je cítit prémiovost značky. I to je důvod, proč tyto

vozy na našich silnicích potkáváme stále častěji. V bohaté příplatkové výbavě najdeme položky jako 19" kola z lehkých slitin v provedení Sandstorm, adaptivní podvozek DCC a progresivní řízení Servotronic. Interiér Dynamic zahrnuje sportovní skořepinová sedadla čalouněná kombinací materiálů Dinamica a kůže, elektricky nastavitelné sedadlo řidiče s pamětovou funkcí a výplně dveří potažené látkou Dinamica. Interiér disponuje i nově navrženým uživatelským rozhraním a nabízí vyšší kvalitu díky použití udržitelných materiálů.

V modelové řadě CUPRA Formentor si zákazníci mohou vybírat z osvědčené palety koncernových motorů včetně nové generace plug-in hybridní technologie, která poskytuje nejvyšší výkon až 272 koní a nabídne dojezd více než 100 km výhradně na elektřinu. CUPRA Formentor je bestsellerem společnosti a nejprodávanějším modelem v evropském segmentu A-CUV s více než 120 000 dodanými vozy za rok 2024. Dostupný je v devíti barevných variantách a jeho cena se pohybuje od 919 900 Kč. www.cupraofficial.cz



Fenix LR35R PRO

Světlo, které zvládne moře i mlhu

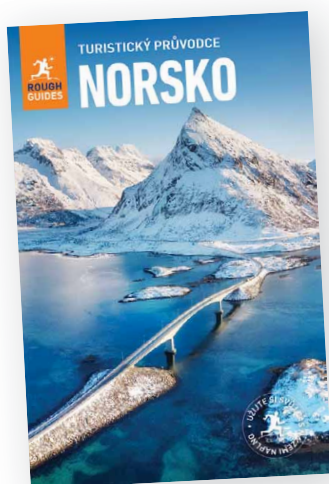
Na vodě a zvláště na moři se bez spolehlivého světla neobejdete. Nová svítilna Fenix LR35R PRO je přesně tím partákem, který si poradí s každou situací. Tato kompaktní, ale mimořádně výkonná svítilna nabízí až 10 000 lumenů světelného toku s dosahem přes 500 metrů, to z ní činí ideální nástroj pro noční kotvení, pátrání po bójích nebo kontrolu paluby a trupu.

Je tomu tak díky možnosti využít dálkového kuželu s výkonem až 5 000 lumenů, širokého s výkonem až 8 000 lumenů, či při použití obou zároveň se světelným tokem 10 000 lumenů. Krom toho disponuje i možností použití červeného světla (260 lumenů) nebo UV světla (3,7 W), což ocení každý, kdo chce včas odhalit drobné nedostatky v laku či poškození gelcoatu. Kvalitní tělo z hliníkové slitiny je voděodolné dle normy IP68, takže svítilna zvládne i déšť, vlny či ponoření do vody až do hloubky dvou metrů.

Napájení dvojicí akumulátorů 21700 zaručuje dlouhou výdrž a možnost rychlého USB-C nabíjení přímo ve svítilně. Fenix LR35R PRO je tak kom-

paktní, že se vejde do dlaně, ale výkonná natolik, že nahradí i velké lodní reflektory. Pro jachtaře, kteří vyžadují absolutní spolehlivost a maximální světelný výkon v kapesním provedení, je LR35R PRO volbou, na niž se mohou spolehnout i v té nejtemnější noci.

www.kronium.cz



Nakladatelství Jota uvádí

Nový průvodce drsnou krajinou Norska

Objevte Norsko, zemi divoké krásné přírody a ráj lyžařů, rybářů i fotografů, s turistickým průvodcem Rough Guide autora Phila Leea. Norsko je země mohutných hor a hlubokých tmavomodrých fjordů. Za drsným pobřežím na vás čekají vysoká pohoří, pusté náhorní planiny, majestátní ledovce, lesy a jezera. Norsko by si neměl nechat ujít žádný milovník přírody. Ruch moderních měst střídá liduprázdná rozlehlá krajina, sem tam zpestřená malebnými osamělými vesnicemi, která přímo vybízí k prozkoumání. Ať už se rozhodnete zůstat na noc v majáku a pozorovat polární medvědy v ledové krajině, nebo projedete dramatickou scénérii po železnici Flåm, aktualizované vydání průvodce vám přinese veškeré možné rady, které budete na cestě potřebovat. Cena průvodce je 598 Kč.

www.jota.cz

GARMIN quatix® 8

Chytré GPS hodinky na moře, na souš i pod hladinu

GARMIN quatix® 8 jsou chytré jachtařské GPS hodinky, které poskytou unikátní kombinaci jachtařských, sportovních, zdravotních a chytrých funkcí. Specificky pro jachtaře nabízejí například alarm „muž upozornění na utržení kotvy nebo propojení s elektronikou na lodi. Zároveň disponují funkcemi potápěčských hodinek vhodnými pro rekreační i přístrojové potápění do hloubky až 40 metrů. Po propojení se smartphonem pak hodinky umožňují využívat chytré funkce, včetně notifikací, bezkontaktních plateb GARMIN PAY nebo vyřizování telefonních hovorů přímo ze zápěstí. Stylový design a všestranné sportovní možnosti předurčují quatix® 8 k pohodlnému celoročnímu nošení i každodenním aktivitám. Plně lokalizované ovládání v češtině a dostupnost ve dvou velikostech (47 mm a 51 mm) zajišťují komfortní nošení pro střední i větší zápěstí. Cena hodinek GARMIN quatix® 8 začíná na 27 490 Kč.

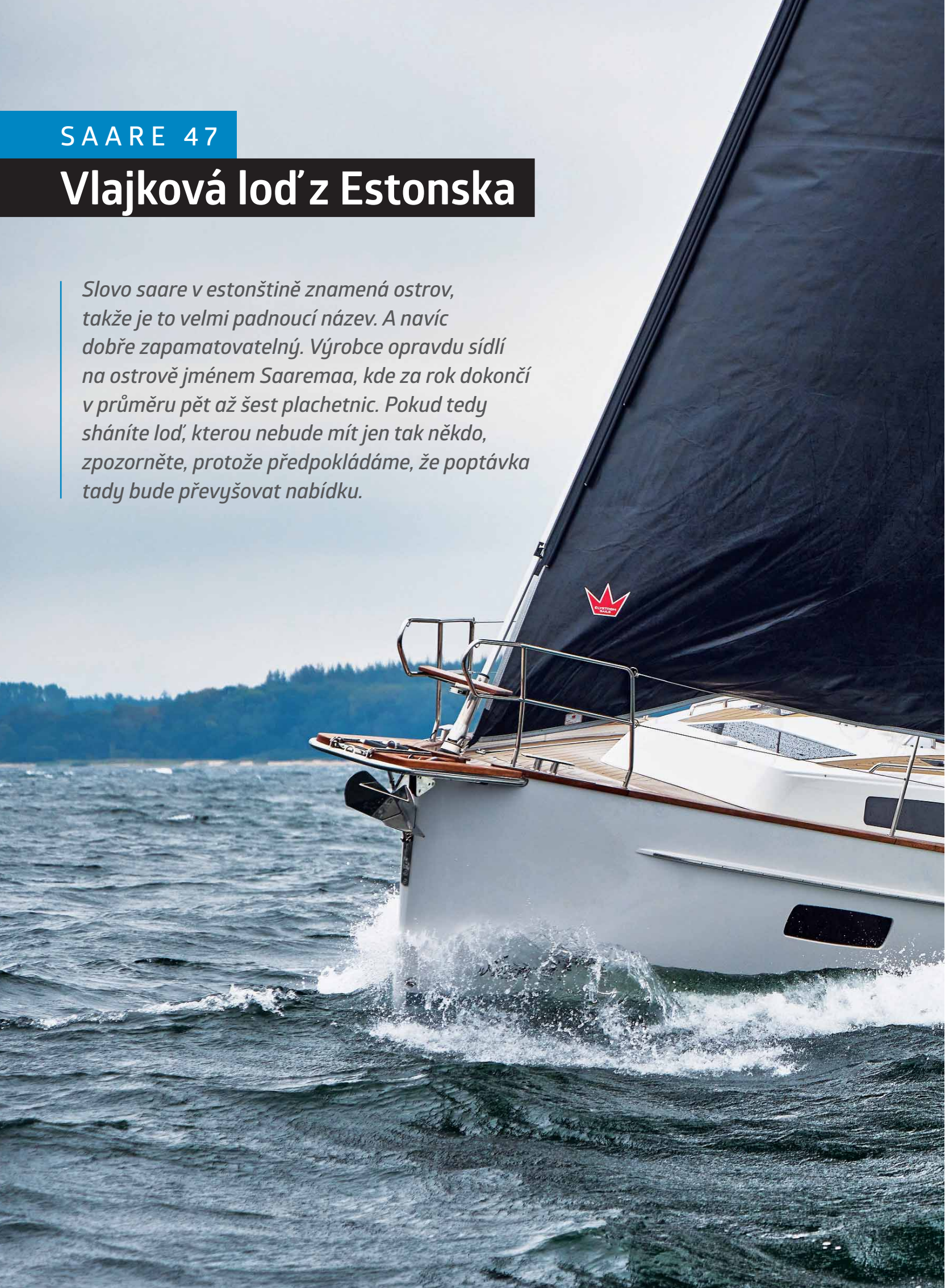
www.garmin.cz



SAARE 47

Vlajková loď z Estonska

Slovo saare v estonštině znamená ostrov, takže je to velmi padnoucí název. A navíc dobře zapamatovatelný. Výrobce opravdu sídlí na ostrově jménem Saaremaa, kde za rok dokončí v průměru pět až šest plachetnic. Pokud tedy sháníte loď, kterou nebude mít jen tak někdo, zpozorněte, protože předpokládáme, že poptávka tady bude převyšovat nabídku.







Teak na palubě prozrazuje, že jde o majitelskou loď.

Konkrétně si dnes představíme model Saare 47, největší ze tří plavidel, které se svou délkou přes 14 metrů skýtá opravdové pohodlí i na delších trasách. Tento cruiser schopný zámořské plavby svoji posádku dostane, kam si zamane a kam zákony dovolí. A posádka to nemusí být vůbec velká,

klidně může zahrnovat pouze dvojici, protože navzdory své délce je tato plachetnice snadno ovladatelná.

Značka Saare vznikla v roce 2007, ale její tradice sahá mnohem hlouběji. Výrobce totiž na trhu působí už od roku 1992 jako dodavatel

finských loděnic. No a výroba lodí probíhala na ostrově Saaremaa ještě dávno předtím.

Elegantní a funkční design

Plachetnice Saare jsou mimo Estonsko oblíbené hlavně v Německu, kde zákazníci oceňují jejich kvalitu za dostupnou cenu a elegantní



Kokpit chrání pevné čelní sklo.



Kuchyňský kout je situován na pravobok pod vstupní schody.



Zadní majitelská kajuta

design jak zvenčí, tak zevnitř. Na palubě zaujme hluboký kokpit chráněný před větrem čelním sklem a také velkorysý kormidlo, které se dá ovládat jednou rukou. Dobře vyvážená loď s výtlakem 13 tun a 2,2metrovým kýlem je na moři stabilní a pohyblivá i při slabších větrech.

Po stránce designu opravdu není co vytknout. Ovládání plachet je snadno přístupné a vzhled exteriéru je zkrátka klasický. Žádné výstřelky, jen povrchy

a prvky, které bychom na plachetnici tohoto typu čekali. A pokud byste chtěli něco extravagantního, u Saare vám jistě vyjdou vstříc. Varianty personalizace zde jsou skutečně široké, záleží jen na fantazii majitele. A samozřejmě na možnostech výroby.

Komfort i na delších plavbách

Sestoupíme-li do interiéru, zaujme nás už ve středním salonu skvělá truhlářská práce u dřevěných povrchů a velkorysý prostor. Pohodlné spaní nabízí plavidlo pro čtyři



Centrální kokpit poskytuje posádce nejlepší ochranu před nepříznivým počasím.

inzerce



BENETEAU



Beneteau First 30



OFICIÁLNÍ DEALER
BENETEAU
FONTAINE PAJOT



BENETEAU



FONTAINE PAJOT

ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA V CHORVATSKU
ZÁKLADNA S ČESKÝM PERSONÁLEM
KAPITÁNSKÉ PRUKAZY
SERVIS



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

www.bemex.cz



S plachtou code 0 je loď schopna dosahovat slušných rychlostí i ve slabším větru.

lidi, na pohovce v kokpitu se však bez problému vyspí i pátý. A pokud si interiér necháte rozvrhnout trochu jinak a přesunete palubní kuchyňku, pak se sem na noc vejde dokonce i šestý a sedmý.



Úložných prostor je na palubě nepřeborné množství.

Kajuta majitele je úplně na zádi s komfortní dvojpostílí a samostatnou koupelnou s toaletou. Dvojlůžko najdeme i v přední kajutě, která je trochu menší, ale svoji vlastní koupelnu má také. Postel se směrem k přídi zužuje, ale posádka si může vybrat, jestli bude spát hlavou směrem k přídi nebo naopak. V základu jsou k dispozici prvotřídní rakouské matrace Flexima.

Okna v kajutách i v salonu skýtají slušný výhled na moře i na kotviště, ale v případě potřeby se dají zakrýt žaluziemi. Elegantní přírodní dřevo, kam se podíváte, umocňuje zážitek z pobytu na palubě.

Z konkrétních možností přizpůsobení výrobce nabízí třetí kajutu s jednou postelí nebo palandami, samostatné pracoviště pro navigátora, podélnou kuchyňku směrem ke kajutě majitele a spoustu dalších prvků, které dokážou významně pozitivně ovlivnit život na palubě.

Dostatečný výkon pro manévrování

U zaoceánské plachetnice se předpokládá, že bude plout převážně na plachty. Na palubě

ale nesmí dostatečně dimenzovaný motor chybět. V tomto případě se jedná o dieselový agregát o výkonu 75 koní v základu, který lze volitelně nahradit 110koňovým motorem. Palivo se ukládá do dvou nádrží s celkovou kapacitou 392 litrů. Také na vodu jsou tady dvě nádrže, a to jedna s kapacitou 390 litrů a druhá 113litrová.

Závěrem

Saare 47 je loď, kterou ocení nejen milovníci dlouhých zaoceánských plaveb, ale také ti, kdo se rádi pohybují třeba jen mezi chorvatskými ostrovy. Díky svému konceptu „vše u kormidla“ se spokojí s velmi malou posádkou, ale připravena je i na více hostů na palubě. Potěší nízká hmotnost v porovnání s nejbližší konkurencí i kvalitní řemeslné zpracování za dostupnou cenu. O kvalitě plachetnice může něco napovědět i fakt, že si lodě Saare pravidelně objednávají především němečtí klienti.

Text Pavel Kreuziger

Foto Saare Yachts, Silver Gutmann



TECHNICKÉ ÚDAJE

Saare 47

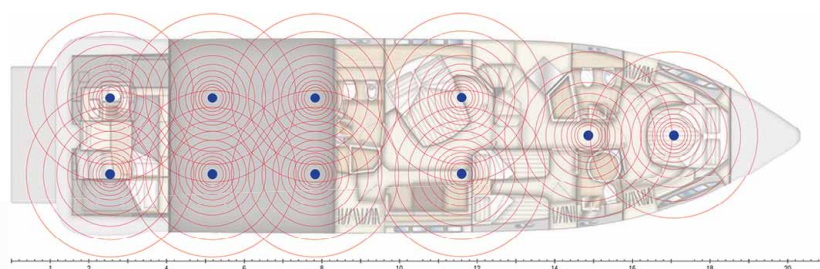
Celková délka	14,28 m
Délka na vodoryse	12,55 m
Maximální šířka	4,2 m
Ponor	2,2 m
Hmotnost	13 000 kg
Výkon motoru	75 HP (55 kW)
Objem nádrží na vodu	503 l
Objem palivových nádrží	392 l
Plocha hlavní plachty	59 m ²
Plocha kosatky	51 m ²
Plocha genakru	186 m ²
Plocha code 0	103 m ²
Oblast plavby CE	C
www.saare-yachts.com	

Smart System Ultrasonic Antifouling Chytřejší ochrana trupu

Nános špíny a organismů, jako jsou třeba řasy, nejen že může ubírat na estetické hodnotě jachty, ale navíc snižuje i její výkonnost. S tím je spojena zvýšená spotřeba paliva a vyšší náklady na údržbu lodi.

Novinkou na trhu je ultrasonická ochrana Smart System Ultrasonic Antifouling, která pomocí vysokofrekvenčních ultrazvukových pulzů zabrání znečištění ještě před jeho vznikem. Výhodou tohoto chytrého systému je například to, že není zapotřebí aplikovat žádné toxické chemikálie, u nichž se ještě musí čekat, než začnou opravdu fungovat. Jedná se o dlouhotrvající ochranu trupu a lodních šroubů, která je navíc ekologická.

www.ultrasonic-antifouling.com



Vysokorychlostní internet pro jachtaře Cenově dostupná nabídka Nexux Connect

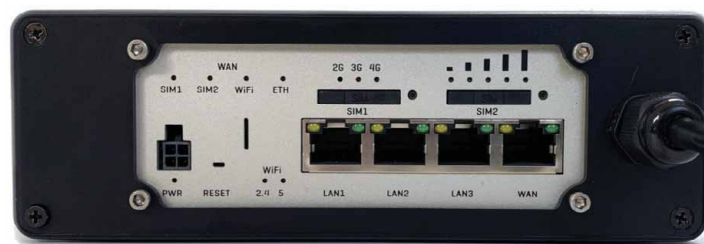
Pokročilý internetový modem 4G/5G poskytuje spolehlivé připojení LTE 4G/5G s možností integrace Starlink. Nexux Connect je navržen pro univerzální použití na palubě a zajišťuje jachtařům stabilní internet, ať už pomocí Starlinku nebo tradičního LTE.

Nexux Connect je vybaven technologií MIMO a modemem CAT 6. Externí anténa dovoluje připojení až do vzdálenosti přibližně 15 námořních mil od pobřeží. Anténa také zaručuje stabilní rychlost internetu až 300 Mb/s. Dále je modem opatřen dvěma sloty pro SIM karty a funkcí automatického přepnutí na jinou kartu. Má také integrovanou GPS, která přináší rozšířené funkce pro aplikace, jako jsou kotevní alarmy nebo upozornění skrze SMS. Pro další pohodlí mohou uživatelé přidat také cloudové připojení NMEA 2000 s NjordLINK od Digital Yacht pro vzdálené monitorování lodi.

Nexux Connect nabízí dvoupásmové bezdrátové připojení, a to 2,4 GHz a 5 GHz, které uživatelům umožňuje vytvořit bezpečnou bezdrátovou palubní síť a propojit ji s místní přístavní wifi. Pro větší pohodlí je zařízení vybaveno třemi porty LAN pro kabelové připojení k zařízením, jako jsou například chytré televize.

Tyto modemy představují cenově výhodné připojení k internetu s jednoduchou instalací. Nexux Connect je k dispozici od 950 eur bez DPH.

www.digitallyacht.eu.com





KVARNERSKÉ OSTROVY

Perly severního Jadranu

Pro plavby po severním Jadranu je nejlepším výchozím přístavem marina Punat na ostrově Krk. Do této lokality je možné přijet autem po Krckém mostě, který spojuje pevninu s ostrovem. Není tedy nutné používat trajekt, což přináší řadu výhod.

Marina Punat navíc letos slaví 60. výročí od svého založení a slouží jako základna pro téměř 1 000 jachet. Je tak druhá největší na Jadranu. Kromě majitelských lodí zde má základnu hned několik velkých charterových flotil. Pro naši plavbu jsme měli k dispozici Bavarii 41 Cruiser z roku 2016 z flotily Jadranka Jachting, která patří do skupiny Angelina, která se ukázala jako dobrá volba. Přesto, že na interiéru lodi byl její věk znát, fungovaly plachty, rolfoky, motor, navigace i další přístroje bez problémů. Ocenili jsme i topení, které jsme během chladnějších nocí bohatě využívali.

První den v přístavu

Každá plavba začíná pečlivou přípravou trasy a prostudováním předpovědi počasí. Vzhle-



Vnější nábreží města Rab

dem k poměrně nepříznivé předpovědi se rozhodujeme zůstat první den v marině. Má foukat bóra o rychlosti 30, v nárazech 50 uzlů. Máme tak příležitost vyzkoušet nejen restauraci, ale také kavárnu s pizzerií nebo navštívit blízký Punat, kam se dá dostat přes loděnici hezkou procházkou. Nábřeží je upravené s mnoha kavárnami, kde na konci září potká- váme především místní obyvatele. Zajímavá je i značená turistická trasa přes olivové háje nad marinou.

Druhý den směr Rab

Podle předpovědi má v pondělí bóra polevit, a tak plánujeme trasu na boční a později zado- boční vítr směr Rab. Po cestě je možné navští- vit ještě ostrov Sveti Grgur, kde bývalo za minulého režimu vězení. Poměrně velké vlny a více než 20uzlový vítr nás však od této myšlenky odradil. Návštěva tohoto ostrova je alespoň jeden z mnoha důvodů, proč se do oblasti Kvarnerských ostrovů vrátit. Tento- krát ale míříme přímo do městečka Rab, kde se dá kotvit v říjnu, tedy mimo sezonu u měst- ského mola nebo klasicky a v ACI marině na protější straně zátoky. Je zde k dispozici i benzinová pumpa a řada restaurací a mož- ností nákupu. Volíme stání právě zde.



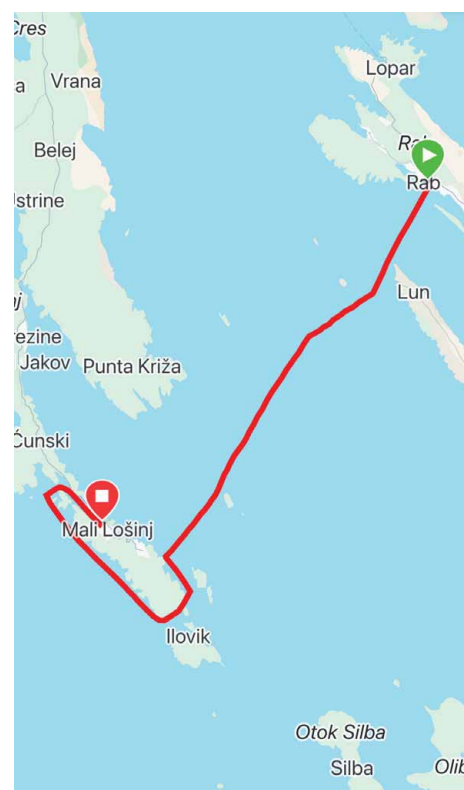
Bavaria 41 JAZZ na konci mola v městské marině Mali Lošinj

Máme za sebou 22 Nm, z toho 21 na plachty průměrnou rychlostí 6 uzlů, což vůbec není špatné. Za noc v ACI marině platíme 104 eur, sprchy a toaleta jsou k dispozici stejně jako voda a elektrický proud.

Třetí den směr Mali Lošinj

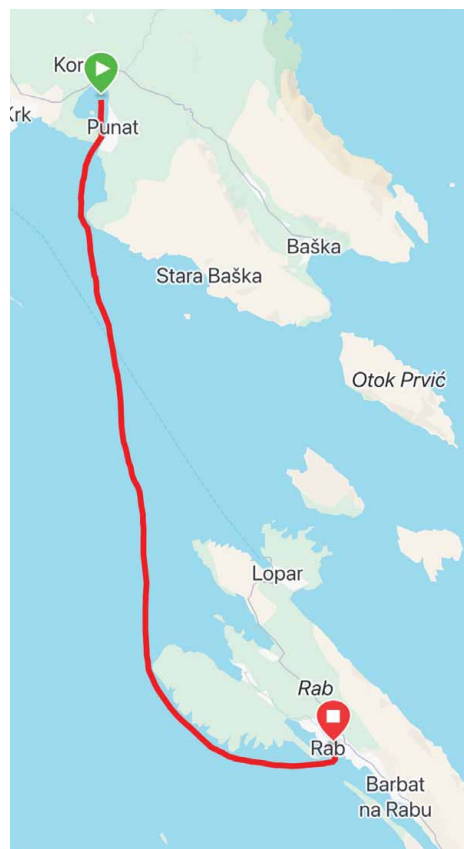
Druhá etapa putování po Kvarneru nás za- vedla okolo ostrovů Pag, Dolhin, Ilovik až z druhé strany ostrova Lošinj. Lze vybrat volit také kratší trasu a do zátoky u města Mali Lo- šinj se dostat průplavem. Ten se ale otevírá jen v 9 hodin ráno nebo v 6 hodin večer, proto jsme volili delší a zajímavější trasu i vzhledem k počasí. Při silné bóře může být proplouvání ze severovýchodu nebezpečné kvůli vlnění, které do průplavu proniká.

Podle předpovědi jsme se měli pohybovat na hraně větrné oblasti, což se nakonec po- tvrdilo a většinu trasy jsme absolvovali na zadobční vítr nejprve o rychlosti okolo 8 uzlů (to jsme si ještě pomáhali motorem), později 12–19 uzlů jsme pluli již pouze na plachty. Ke konci nás dohnalo několik přeháněk a také pěkně velké a nepříjemné vlny. Ty se uklidnily, jakmile jsme se dostali do zákrytu ostrova Vele Orujle a otočili jsme jižní cíp ostrova Lošinj s ostrovem Ilovik na levoboku. Předobční kurzem jsme pak dopluli v poměrně slušném náklonu se zrefovanu hlavní plachtou až před vjezd do přístavu Mali Lošinj.

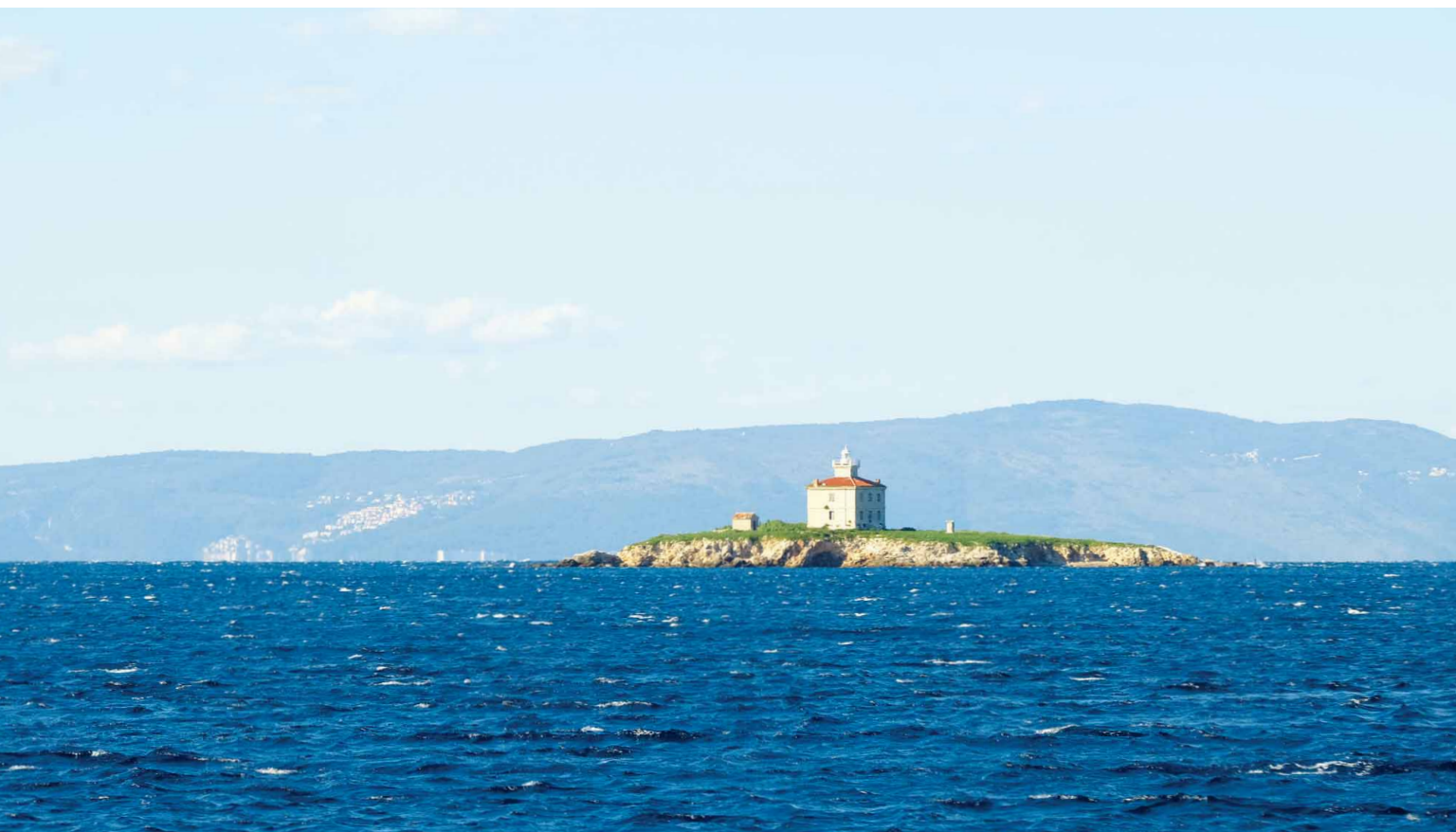


Rab – Mali Lošinj

Prakticky celou etapu jsme absolvovali opět na plachty. Etapa měřila 27 Nm. V přístavu Mali Lošinj se od naší poslední návštěvy téměř nic kromě ceny za kotvení nezměnilo. Za noc jsme platili 85 eur, toaleta a sprchy již několik let ne- jsou k dispozici. Při bóře bylo kotvení na konci mola poněkud neklidné, i když v chráněné zá- toce vlastně ani moc nefoukalo.



Puna – Rab



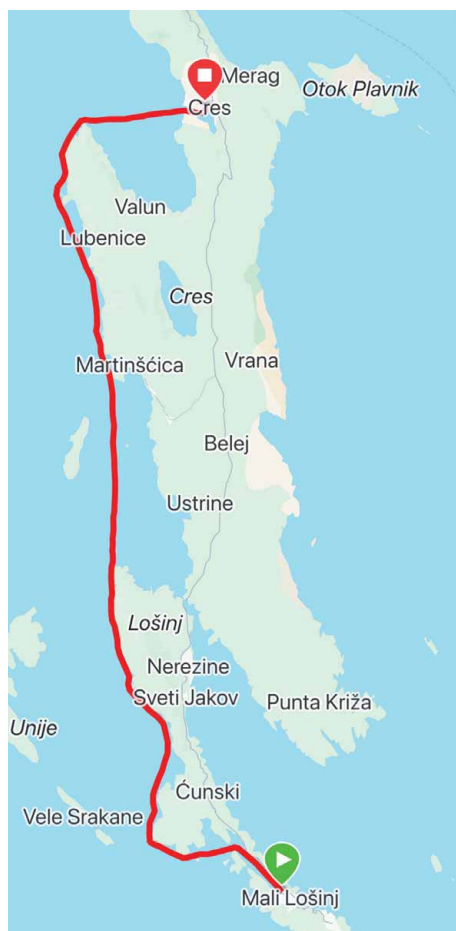
Maják Zaglav v blízkosti ostrova Cres, v pozadí je pak silueta Istrie.

Čtvrtý den směr Cres

Předpověď na středu nebyla pro náš směr plavby nijak příznivá. Na spojnici mezi koncem Lošinj a začátkem Cresu ležela oblast velmi silné bory již několik dní a bylo nutné ji překonat. Loď jsme dobře připravili. To, co nás ale čekalo, nebylo nic příjemného. Rozbité



Na závětrné straně ostrova Lošinj byl sice silný vítr, ale téměř žádné vlny.



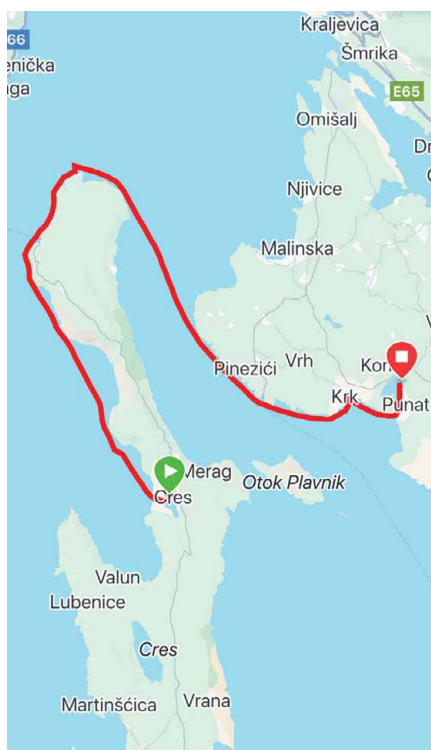
Mali Lošinj – Cres

moře s nepravidelnými vlnami a vítr od 28 do 38 uzlů proti směru plavby dal lodi i posádce zabrat. Vše vydrželo, včetně dobře propláchnutého kapitána za kormidlem, a po 6 hodinách a 33 námořních milách uplutých na motor jsme bezpečně přistáli na ostrově Cres u mola stejnojmenného městečka. Cena za 12 metrů dlouhou loď včetně vody a elektropřípojky je 72 eur. První říjnový den je v provozu 90 procent restaurací a panuje zde příjemná atmosféra. K návštěvě láká nově opravené nábreží i promenáda, nová městská marina i mola.

Okolo celé zátoky vede upravená stezka ideální jak pro pěší procházky, tak pro projížďky na kole. Na jihozápadní straně zátoky jsou pláže pro koupání a na svazích rozlehlé olivové a borovicové háje, které mohou poskytnout stín v horkých letních dnech. U městského mola kotvilo hned několik větších lodí, které pořádají výlety po ostrovech s možností střídát plavbu s jízdou na kole.

Pátý den, návrat do mariny Punat

Varování před silným větrem trvalo, přesto bylo nutné vydat se na zpáteční cestu. Opět jsme tedy volili trasu v závětrí ostrova Cres, což



Cres – Punat – Mali Lošinj

fungovalo až k vesnici Porozina, odkud jezdí trajekt na Istrii. Od tohoto bodu nás však čekala nepříliš příjemná plavba proti vlnám a přibližně pětadvacetizlovému větru až k majáku Jablonac na nejsevernějším výběžku ostrova Cres. Za tímto bodem se znatelně zvětšily vlny, ale mohli jsme plout na genu na boční vítr. Plavba se tak výrazně uklidnila a zrychlila. Jakmile jsme se dostali do krytí od ostrova Krk, plavba se zklidnila úplně.

Zbývalo natankovat naftu ve městě Krk a vrátit se do mariny, kam jsme připluli pár minut po západu slunce se zapnutými navigačními světly. Tuto trasu jsme volili z důvodů přetrvávající silné bory v oblasti Kvarnerského zálivu, která sem přicházela z pohoří Velebit. Během prvních dvou třetin této trasy však není moc místa, kam se schovat v případě náhlé změny počasí, a s tím musí kapitán i posádka počítat a být na to připraveni. V marině shledáváme, že prakticky všechny charterové lodě jsou již u mola přesto, že je teprve čtvrtek večer. Na jednom katamaranu vlají na předním rolfoku cáry a zbytky z roztrhané geny, a tak je jasné, že se něco během plavby nepovedlo.

Poslední etapa byla nakonec nejdelší, většinou na motor jsme upluli 36 námořních mil za 6 hodin.

Závěrem

Oblast Kvarner zahrnuje poměrně velké ostrovy a celou řadu menších, mezi kterými se rozkládá stejnojmenný záliv. Největší a nejznámější jsou Krk, Rab, Cres, Lošinj a Pag. Během redakční říjnové plavby jsme nestihli navštívit řadu zajímavých míst a z velkých ostrovů zbývá k objevování Pag. Máme tak dobrý důvod se do této oblasti vrátit.

Text Daniel Guryča

Foto Daniel Guryča a Jana Ježková



Před připlutím do mariny Punat je vždy nutné natankovat ve městě Krk na stejnojmenném ostrově.

Inzerce



PRODEJ A SERVIS LODÍ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ



CORSIVA 605 NEW AGE



COASTER 640 SC



SUNCAMPER 29

AUTORIZOVANÝ SERVIS A DEALER LODNÍCH MOTORŮ



www.wboats.cz

Wavy Boats s.r.o. • Týnice 3, 399 01 Milevsko
+420 603 482 552 • info@wboats.cz

MARINA PUNAT – KRK, CHORVATSKO

60 let tradice zavazuje



MARINA PUNAT

ISLAND KRK, CROATIA

1ST NAUTICAL ADDRESS OF CROATIA

Your 2nd Home



Nedaleko mariny je tato malebná zátoka.

Marina Punat nás příjemně překvapila. Vše je čisté, upravené s bohatou nabídkou služeb s celoročním provozem restaurace. Zázemí zde má kromě majitelů lodí také několik charterových společností. Mezi největší patří Angelina, která je zaměřena na pronájem katamaranů a plachetnic, Koro charter se pak specializuje na pronájem menších motorových jachet.

Součástí druhé největší mariny v Chorvatsku je i hotel, který leží hned přes silnici nad marinou, restaurace s celoročním provozem, a především loděnice s lodním servisem a s jeřábem na lodě až do hmotnosti 540 tun. Podobný mají na Jadranu jen v Černé Hoře.

Nejstarší chorvatská marina stojí v chráněné zátocě městečka Punat na ostrově Krk už od roku 1964. Z původního zimoviště pro několik sportovních lodí vyrostl komplex, který dnes patří k nejrespektovanějším přístavům na severním i středním Jadranu. Punat si dlouhodobě drží pověst „druhého domova“ majitelů lodí. Nabízí totiž bezpečné kotvení a kompletní servis pro majitele lodí i hosty charterových agentur. Hned vedle mariny je velká loděnice pro opravy jachet s největším lodním jeřábem v širokém okolí. Do komplexu mariny patří i hotelové ubytování a zázemí pro celou posádku, to vše v dojezdu půl hodiny od letiště Rijeka a 45 minut z dálnice Záhřeb – Rijeka.

V nejlepší formě

Marina disponuje cca 850 stálými místy na 14 molech pro lodě do 40 metrů délky a rozlehlou suchou marinou s kapacitou několika stovek stání na břehu.

V jubilejním roce získal Punat titul „Marina roku“ na chorvatských Dnech turismu v Opatiji navázal tak na předchozí Zlaté kotvy a další tuzemská i mezinárodní uznání.

Punat jako první chorvatská marina dlouhodobě vyvěšuje Modrou vlajku, tedy ocenění za příkladnou čistotu a ochranu životního pro-

středí. V roce 2025 již marina získala již po šestadvacáté za sebou v řadě.

Co přineslo 60. výročí?

Byla otevřena nová restaurace Marina a dokončeny byly exteriéry s moderní architekturou přímo v areálu mariny. Zvedla se kvalita služeb a dobrou zprávou je, že je restaurace otevřena celoročně.

Nový jeřáb ASCOM hydroliift na menší motorové jachty do hmotnosti 7 tun a délky 10 metrů je rychlejší a manipulace s menšími plavidly je šetrnější. Umožňuje to tak plynulejší provoz servisu.

Dva nové suché doky jsou vybaveny elektro-přípojkami i vodou, díky molu je na lodě na suchu bezproblémový přístup a každé stání je opatřeno protipožárními prvky.

Marina Punat je tak bezpečným přístavem s celoročním provozem, kompletním servisem s kvalitními službami a jasnou strategií rozvoje. I po 60 letech je ve špičkové kondici a zároveň připravená na budoucnost. Není náhodou, že se o ní mluví jako o nejstarší a zároveň jedné z nejlepších marin na severním Jadranu.

www.marina-punat.hr



Marina Punat disponuje největším lodním jeřábem v Chorvatsku s nosností 540 tun.



Restaurace Marina je v provozu celoročně, pizzerie s kavárnou se jmenuje 9 Bofora a je otevřena jen v hlavní sezoně do konce září.





KULINÁŘSKÁ ODYSEA PO ŘECKÝCH OSTROVECH XIX.

Hovězí steak s grilovaným lilkem a granátovým jablkem

Co se týče chovu dobytka, na egejských ostrovech najdeme hlavně ovce a kozy. Náročný kopcovitý terén, sucho a nedostatek pastvin neumožňuje větší chovy skotu. To se přirozeně odráží i v místních specialitách, které jsou často založeny na jehněčím nebo kozím masu a sýrech z ovčího mléka. Hovězí maso bylo v řecké kuchyni po staletí spíše výjimečné, ale my jsme natrefili na lokální stařené hovězí, což je poněkud rarita, a hned jsme toho využili.

Symi

Ostrov Symi leží jen pár kilometrů od tureckého pobřeží a na první pohled uchvátí svými pastelovými neoklasickými domy, které se jako mozaika skládají kolem přístavu Gialos. Symi býval kdysi bohatý ostrov díky lodní výrobě a obchodu s mořskými houbami. Dodnes tu najdete staré dílny a stánky prodávající různé druhy mořských hub.

Další místní specialitou jsou drobné, sotva několikacentimetrové krevety, které se staly symbolem zdejší kuchyně. Jsou opravdu miniaturní, s tenkou skořápkou

a jemným masem. Místní je připravují smažené celé, bez loupání, dokud nejsou dokonale křupavé a zlatavé. Jedí se vcelku, často jen s trochou citronu a skleničkou ouza nebo bílého vína. Je to jednoduchá, ale na-prosto návyková delikatesa – a možná to nejautentičtější, co můžete na ostrově v restauraci ochutnat. Jako protipól krevetových hodů jsme navštívili řezníka, který měl v sezonní nabídce lokální stařené hovězí, které tam prostě nešlo nechat. Tento pokrm si jednoduše připravíte na lodi, je rychlý a jeho kouzlo spočívá zejména v kvalitních surovinách.

Suroviny pro čtyřčlennou posádku:

- 4 hovězí steaky (cca 160–200 g masa na osobu)
- 2 střední lilky
- 2 stroužky česneku
- 1 granátové jablko
- 100 g řeckého jogurtu
- snítka čerstvého oregána
- olivový olej
- mořská sůl a čerstvě mletý pepř
- pár kapek citronové šťávy

Granátové jablko rozkrojíme na čtvrtky a vyloupeme semínka. Lilky rozkrojíme podélně na dvě



půlky. Vnitřek dužiny rozkrájíme do kříže tak, abychom neporušili slupku. Smícháme olivový olej s rozmačkaným česnekem, oreganem, solí a pepřem. Polovinou směsi potřeme každou půlku lilku a zabalíme je do alobalu. Druhou polovinu olivového oleje dáme do jogurtu, zamícháme a necháme odležet. Lilky můžeme připravit na grilu i v troubě. V obou případech nejdříve pečeme lilek v alobalu zhruba 20 minut a na posledních 10 minut sundáme alobal, ať získá lilek barvu.

Steaky potřeme olivovým olejem, osolíme hrubozrnnou solí a opepříme. V pánvi rozpálíme olivový olej a dle preferencí osmahneme z obou

stran (medium rare je zhruba 2–3 minuty z každé strany). Po dopečení necháme maso odpočinout asi 10 minut v alobalu.

Na talíř naaranžujeme lilek, zakápneme citrónovou šťávou a ozdobíme jogurtem. Steak vyndáme z alobalu, přidáme na talíř a lilky posypeme semínky granátového jablka.

Párování s vínem

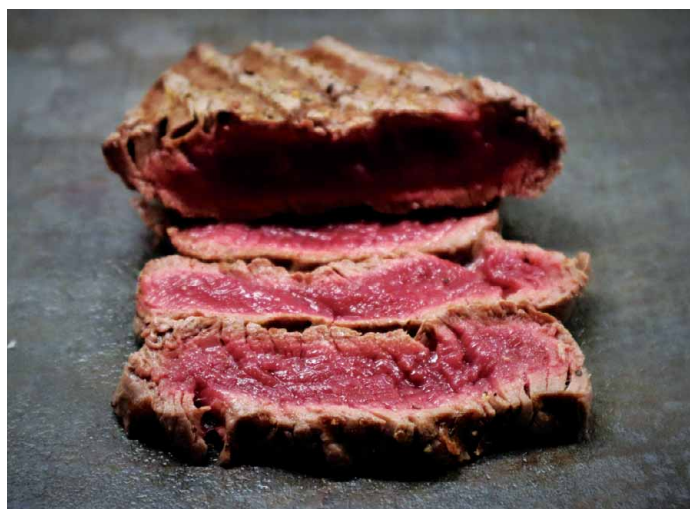
Doporučujeme steak konzumovat s plným červeným vínem, které skvěle doplní chuť hovězího masa a kouřovost grilovaného lilku. Pokud budeme volit mezi řeckými víny, doporučuji vyzkoušet odrůdu Agiorgitiko. Je to místní od-

růda, která je velmi oblíbená díky své všestrannosti. Ve vůni najdeme tóny ostružin, švestek, černého pepře a někdy i muškátového oříšku. Má dobrou kyselinu a solidní strukturu. Dobrý příklad tohoto stylu je Agiorgitiko od Domaine Skouras z věhlasné oblasti Nemea.

Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare.



Text a foto Michaela Kapičková, DipWSET & Weinakademiker





Ostrov Maupiti a jeho laguna s passem

SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

Pacifické ostrovy podruhé

V dubnu 2023 jsem vyplouval z Francouzské Polynésie na západ a proplul všechny ostrovy, jak jdou za sebou. Z Fidži jsem se na cyklonovou sezonu uklidil na Nový Zéland a po jeho prozkoumání v květnu 2024 se opět vrátil do Francouzské Polynésie. Prostě tato část Pacifiku je pro mě nejkrásnějším místem na zemi, tak proč si ji nepřipomenout ještě jednou.

Změny k lepšímu i horšímu

Ve Francouzské Polynésii se však po roce pro jachtaře něco mění. Přihlášení se nyní dělá jednoduše elektronicky přes web a teprve potom se musí fyzicky navštívit celnice nebo policejní stanice. Vše je zdarma a jednoduché.

Nejvíce známé a navštěvované jsou Společenské ostrovy, a právě zde dochází k nepříjemným změnám. Hlavní ostrov Tahiti má pouze dvě mariny, které jsou absolutně přeplněné, a sehnat místo je skoro nemožné. Většina jachtařů proto volí kotvení zdarma před marinou

Taina. Jenže právě sem se soustředí pozornost úředníků a občas připluje policejní člun, který jachty vyhání pryč. Údajně je zde již zákaz kotvení a jediná možnost je kotviště před letištěm. Odsud je to však velmi daleko člunem na břeh. Podle oficiálních informací se bude zavádět systém online rezervací. Na vyhrazených kotvištích bude určen přesný počet míst na kotvení, každý jachtař si musí nejdříve toto místo v aplikaci rezervovat a teprve s potvrzenou rezervací může na ostrov plout. Stejně se to má řešit na ostrově Moorea a postupně i na dalších. Podle webu měl systém takto fungovat

od ledna 2025, ale zatím byl odložen. Jenže pokud to už mají vymyšlené, určitě vše uvedou v platnost.

Na ostrově Bora Bora je již několik let systém placených mooringů. Jsou tady čtyři oficiální kotviště, kde se vybírá poplatek v přepočtu 800 Kč za noc. Nikde jinde se kotvit nesmí. Je pravdou, že lodí je ve Francouzské Polynésii opravdu velké množství, ale nevím, zda jde o vhodný nástroj k jejich regulaci. Francouzská Polynésie je obrovská jako celá Evropa, jestliže se jachtař vydá

na odlehléjší ostrovy, třeba na Tuamotu, může si užívat naprostou svobodu v panenské přírodě. Když jsem tam sám na pár týdnů doplul, zjistil jsem smutnou skutečnost – naprostou devastaci korálů. Za poslední dva roky většina korálů odumřela a bývalá barevnost je pryč. Všude nacházím pouze šedivé schránky bez života.

Drama u ostrova Maupiti

Pokračuji dál a z ostrova Bora Bora vyplouvám na západ. Ještě volím poslední zastávku na ostrově Maupiti. Ten je určitě jeden z nejkrásnějších Společenských ostrovů, ale také jeden z nejnebezpečnějších. Jeho průliv (pass) do laguny je na jihu. Byl jsem zde již několikrát a vždy bez problémů. Tentokrát jsou však na oceánu vlny přes dva metry a traduje se, že pokud jdou vlny od jihu větší než 1,2 metru, může být vplutí velmi nebezpečné. Už z dálky pozoruji dalekohledem vlny, které se v passu zdvíhají do výšky a hrozivě zalamují. Zkousím se pomalu přibližovat a odhadovat výšku vln. Je to dost obtížné, vždy jde několik menších vln a potom přijde jedna snad pět metrů vysoká. Mořská pěna vše zakrývá a těžko se rozezná, jestli přesně uprostřed kanálu jsou vlny menší. Těsně před značenou dráhou kanálu otáčím zpět na oceán, riziko se mi zdá dost vysoké.



Montáž rolfoku

Odpluji motorem půl míle daleko a postavím loď do driftu na plachty. Takto zde zůstanu čtyři hodiny a pomalu se proudem vzdaluji od ostrova. Pak opět nastartuji motor a hodinu se přibližuji k passu. Tentokrát se již vlny zdají trochu menší, ale vždy jedna velká projede celým kanálem jako zběsilá. Přesto pokračuji dál podél naváděcích bójí a vypadá to, že při pravé straně se ty velké vlny poněkud zmenšují. Pomalu se přibližuji do kritického místa a když mě hodně nadzvedne ona velká vlna a letíme na jejím vrcholu dovnitř, tak přidám plný plyn. Tím se snažím udržet si

rychlost, aby mě nedohnala další velká vlna přímo v nejužším místě, kde se zalamují. Další vlny jsou menší a nejsou moc nebezpečné, vždy mě jenom nadzvednou a popoženou vpřed.

Očima se tlačím dovnitř a sleduji vířící vodu všude kolem. Je to jako sjíždět divokou řeku na raftu. Občas cítím, jak kormidlo ztrácí proudem vody tah, a neustále vyrovnávám točením přímý směr. Jsem v nejužším místě, když za sebou zaslechnu hukot, právě od té obávané vysoké vlny. Ta se divoce zalamuje a bílá



Krásný ostrov Suvarrow



Americká Samoa

čepice pěny se valí za zádi. Modlím se k Neptunovi, ať mi dopřeje ještě pár sekund. Popojeďu několik metrů a ona bílá vlna se začne za zádi zmenšovat a pouze mě popostrčí dopředu, aniž by mě zalila. To už cítím, že je vyhráno, protože dál již vlny nepůjdou. Po pár metrech je klid a bez obtíží doplují na kotviště. Vůbec se nedivím, že některé charterové společnosti zakazují kapitánům plout do těchto míst. Malá chyba by se mohla vymstít a způsobit obrovský problém. My si tedy můžeme užít čtyři příjemné dny na Maupiti a plavání s mantami na jejich čistící stanici.

Zastávka na atolu Suvarrow

Přicházející východní vítr nabízí stabilní plavbu na několik dnů, takže tentokrát hladce propluji passem ven na oceán a směřuji dál na západ. Cílem je opět Americká Samoa vzdálená 1 200 námořních mil. Skoro uprostřed se nachází půvabná zastávka na atolu Suvarrow. Ten patří pod Cookovy ostrovy a je vyhlášen jako přírodní mořská rezervace. V minulých letech zde od června do konce října byli dva správci, kteří kontrolovali kotvení lodě a vybírali poplatky za kotvení. Mimo dobu jejich přítomnosti v ostatním období sem byl vstup zakázán. Před dvěma lety jsem se tu zastavil a strávil pár krásných květnových dní. Letos ale došlo ke změně,

podle oficiálních informací Cookových ostrovů zde již strážci nepůsobí a platí celoroční zákaz kotvení. Pouze v případě celního odbavení na hlavním ostrově Rarotonga lze získat povolení plout do této oblasti. Jenže to by znamenalo zajištění přibližně 600 mil. Realita je ale taková, že každý, kdo pluje kolem, se na tomto místě zastaví. V době naší návštěvy tady kotvily tři jachty a jedna superjachta.

Drobná oprava lodi

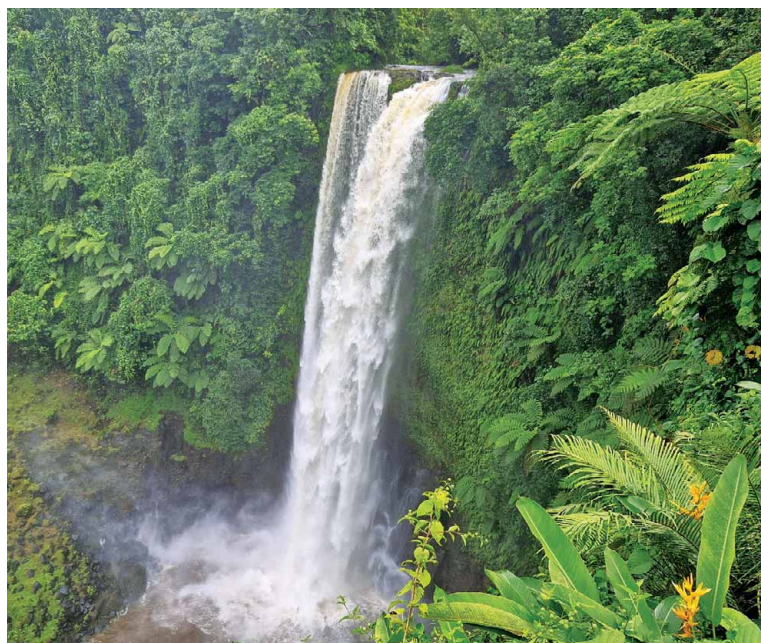
Po čtyřech dnech odpočinku vyplouvám na oceán, před sebou mám ještě 400 mil na Americkou Samou. Poslední noc je plavba kvůli silným poryvům větru s deštěm nepříjemná. Nakonec i zbývajících 50 mil pluji na motor, protože silný déšť zastavil veškerý vítr a viditelnost je přes den jen 50 metrů. Přihlášení v přístavu Pago Pago je klasicky zdoluhavé, ale



Plavání s kepokakem



Podmořský svět na Fidži



Vodopád na ostrově Samoa

kupodivu jsem tentokrát neplatil nic za zdravotníka a biosecurity. Před dvěma lety to bylo celkem 160 dolarů.

Odbavení se dělá u mola přístavu, takže využiji situaci i pomoc sousedního jachtaře a sundáme dolů celý rolfok kosatky. Poslední den jsem zjistil, že se horní uchycení u stěžně vylo-milo z kotvicího konektoru a rolfok visí pouze na výtahovém laně. Samozřejmě jsem měl strach, aby se lano neprodlélo a rolfok nespádl dolů. Při kontrole na zemi je lano našťěstí na-prosto bez poškození. Plachtu sbalím a uklidím, rolfok rozeberu na jednotlivé díly a tyto dvoumetrové trubky přivážu na střechu sa-

lonu. Najednou SNĚHURKA vypadá pouze s hlavní genou nějak divně, ale jak by řekl kla-sik: „Na funkci plavby to nebude mít vliv.“

Pozorování velryb a plavba na Fidži

Při odhlášení z Americké Samoy platím klasicky stejně jako posledně 150 dolarů, takže skutečně ty ostatní poplatky zrušili. Sousední ostrov Samoa je vzdálen pouze 73 mil, plavbu tak zvládnou přes noc a ráno se hlásím v přístavu Apia vysílačkou. Klasicky musím zůstat na kotvě, než přijede na kontrolu zdravotnice. Pak je třeba nastartovat dinghy a dojet na břeh pro celníky a imigrační. Odbavení je v pořádku a mohu za-plout do místní mariny, kde je to výhodnější. Je

tam voda i elektřina a rozumná cena v přepočtu asi za 500 Kč na den. Při stání venku na kotvě se hradí poplatek přístavu, který je podobný. Za deset dnů jsme si opět prohlédli ostrov a ob-jeli jej celý autem kolem dokola.

Přeplavba 350 mil na ostrovy Tonga většinou vychází na dobrý předobochní, až boční vítr. Většina jachtařů se přihlašuje na ostrově Vavau. Zde je velmi dobře krytá zátoka na kotvení a celý ostrov pak nabízí mnoho krásných a chrá-něných zátok. Je právě polovina července, takže začíná sezona pozorování velryb. Proto přepluji na další souostroví Pangai, kde si znovu dopřeji plavání s těmito mořskými obry. Je tam jenom pár turistů a několik jachet, jinak pusto a klid. Korálové ostrovy jsou rozloženy ve velké la-guně a nabízejí mnoho kotvišť.

Po noční přeplavbě 90 mil na hlavní ostrov Nu-kualofa zbývá jen krátká prohlídka hlavního města a odhlášení. Zase fouká příznivý vý-chodní vítr, takže vyplouvám na Fidži. Sem se musí předem zaslat e-mail s vyplněným formu-lářem a všemi informacemi. Je striktně zaká-záno kotvit někde cestou před vlastním přihlášením. Pluji kolem ostrova, kde by se dalo zakotvit a porozhlédnout se, ale nechci nic ris-kovat. Jsou známy případy, kdy byl jachtař od-halen pobřežní stráží, další vstup na Fidži mu byl odepřen a navíc dostal tučnou pokutu.

Já pluji přímo do hlavního města Suva. Po nahlá-šení příjezdu vysílačkou zakotvím před jachtklu-bem a čekám na příjezd úředníků. Ty sem



Zátoky na ostrově Vavau

doveze mariňák z jachtklubu, za což se platí 100 fidžijských dolarů, tedy 50 amerických. Po přihlášení dostanu doklady, ale musím s nimi do města na jednotlivé úřady uhradit poplatky. Naštěstí taxi je zde velmi levné, ten den tak vše vyřídím a celkem zaplatím za přihlášení dalších 162 fidžijských dolarů. Na Fidži se musí každý týden posílat e-mailem hlášení o pohybu jachty, tedy směr, kam se pluje, a seznam posádky. To bylo už i dříve, nyní je však další povinnost mít neustále zapnutý systém AIS. Dnes ho již většina jachtařů má, takže kontrola je dokonalá. Na oficiálních stránkách se píše, že kdo AIS nemá, „bude podroben zvýšené kontrole místních orgánů.“

Rozsáhlejší opravy

Po několika dnech ve městě Suva, kde si užívám skvělou místní kuchyni, vyplouvám podél jižního pobřeží ostrova Viti Levu na západ a zastavím na několika kotvištích. Při návštěvě vesnice na malém ostrůvku se musím nejdříve ohlásit u starosty a odevzdat mu dar sevusevu, což je kořen kavy. Po takovém ceremoniálním přivítání se mohu teprve projít vesnicí. Ale mým cílem je nyní marina Vuda. Z poslední návštěvy vím, že je zde skvělý servis a loděnice. Tentokrát nemusím na jeřáb čekat, ještě není hlavní sezona oprav. SNĚHURKA jde na suchý dok a čeká mě mnoho úkolů. Nejdříve kontaktuji firmu na opravu rol-foku. Tam potřebuji nalisovat nový přední vant a rovněž zkontrolovat celkový stav riggingu. Objevil jsem totiž na středním vantu jeden prasklý drát a majitel firmy mi potvrdí, že je třeba vše vy-



Při návštěvě vesnice na Fidži se musí nejdříve předat dar starostovi.

měnit. Podle něj je 19 let i tak zázrak, že vše ještě drží. Hlavní genu jsem preventivně změnil před čtyřmi roky v Mexiku, ale vše ostatní se musí vyměnit. Bude to velký zásah do lodní pokladny, ale co se dá dělat.

Věčný problém s převodovkou

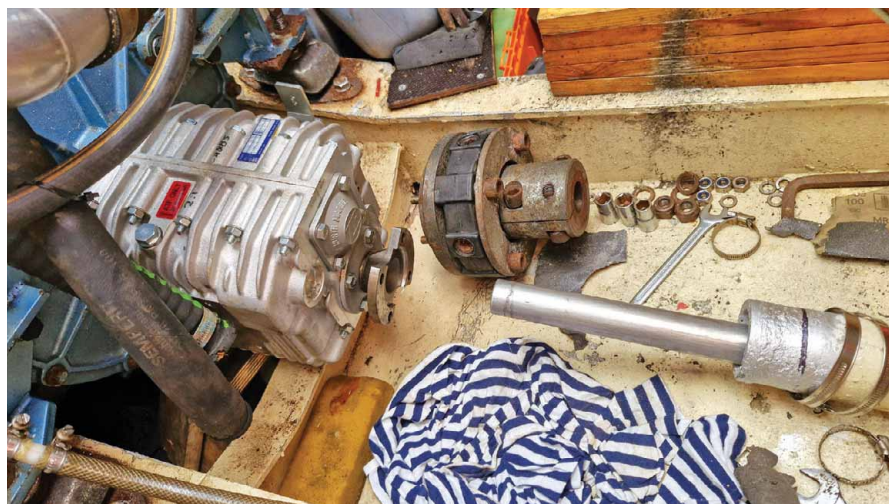
O potížích s převodovkou jsem psal mnohokrát. Po plavbě Severozápadní cestou v roce 2019 jsem měl ohnutý propeler. Již mnoho let předtím jsem uvažoval o pořízení trochu větší vrtule pro zvýšení rychlosti na motor. Nyní se tedy nabízelo koupit propeler o palec větší, což činí zvětšení listu o 12 mm. To mi nepřipadalo nějak moc, ale rychlost se zvedla minimálně o 0,7 uzlu. Samozřejmě jsem to předem konzultoval a dvě

nezávislé firmy mi potvrdily, že sestava motoru Perkins M65, převodovka ZF 25 M, propeler 21" je v pořádku a musí to fungovat. Po namontování tohoto většího propeleru však začaly neskutecné problémy. Nová převodovka po dvou měsících začala prokluzovat a vždy při řazení jsem musel přidat plyn, aby zařadila. Po roce byla v takovém stavu, že jsem mnohdy čekal, že prostě nezařadím. Měl jsem další náhradní, takže jsem ji přehodil. Po hodině práce byla převodovka venku. Rozbitou jsem dal do opravy na výměnu lamel. Vše ostatní jako ložiska bylo samozřejmě v pořádku.

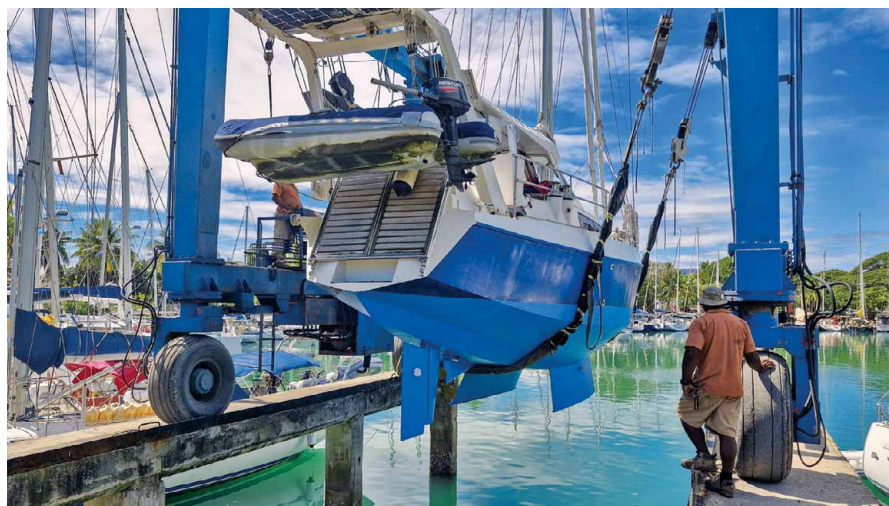
Takto jsem to stále opakuoval a vždy další a další mechanici mi potvrzovali, že celá sestava mo-



Vesnice na Fidži



Instalace převodovky



Spouštění zpět na vodu

toru je v pořádku. Několikrát jsem i převodovku vyndal a zkoušel s místním mechanikem zmenšovat vůle lamel. To se zlepšilo, ale vždy jenom na nějaký čas. No celkem jsem tedy převodovku vyndal asi 16x za posledních šest let. Došla mi trpělivost a rozhodl jsem se koupit novou převodovku, a to silnější a výkonnější. Zvolil jsem model ZF 30M, který má stejné upínací rozměry, pouze je o pár milimetrů větší, takže se musí výška motoru upravit na silentblocích. Tuto převodovku jsem si koupil už vloni v Evropě a nechal si ji poslat na Nový Zéland. Je zajímavé, že kupovat něco ve světě je dost komplikované. Když jsem poptával převodovku na Zélandě nebo v Austrálii, neměli tam ani kus. Dodací lhůty jsou neskutečně dlouhé a ceny přemrštěné.

Takže novou převodovku si již rok vozím s sebou a nyní je čas na její instalaci. Na suchu je vše jednodušší, protože mohu

v klidu rozebrat i ucpávku hřídele PSS a namontovat novou. Podle technických listů je upínání převodovky stejné, jenže ouha, když ji vybalím, tak upínací hřídel do spojky je o 20 mm kratší než u starého modelu. To je problém, protože unášecí síla by působila pouze na 15 mm zasunutý hřídel. Musím opět improvizovat. Upínací čelo motoru je dost masivní, proto jej nechám o 4 mm ufrézovat v místní dílně a spojku na setrvačnicku podložím, čímž ji dostanu blíže k převodovce. Celkem tak nyní vychází zasunutí hřídele na 25 mm, což je dostatečné. Po dvou dnech práce mám tedy vše namontované a zbývá jen klasicky očistit trup a natřít antifouling. Po deseti dnech jde SNĚHURKA zpět na vodu a pomalu se připravuji na další plavbu, tentokrát na souostroví Vanuatu.

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

FLOTILA ALTUMARE

www.altumare.cz

OCHUTNÁVKA ŘECKA NA KATAMARANECH LAGOON

20.- 24. 11. 2025

LAVRIO

VE SPOLUPRÁCI SE ŠKOLOU
JACHTINGU NYS



ALTUMARE
PRODEJ & PRONÁJEM LODÍ

Kaňon mezi ostrovem Stokkøya a vlastní norskou pevninou

S ANNOU ZA SEVERNÍ POLÁRNÍ KRUH

Část třetí, z ostrova Storfosna do přístavu Sandnessjøen

Je 10:10, když 10. června po nákupech opouštíme kotviště, obeplouváme Storfosnu z východu a nasazujeme kurz k severu. Je krásné slunečné dopoledne a na volné vodě vane východoseverovýchodní vítr o rychlosti asi 7 uzlů, což na plachtění s tak těžkou lodí, jako je ANNA, nestačí.

Do přístavu Harsvika

V poledne mjíme maják Torskjæret, připomínající hradební hlásku. Vítr se mezitím stočil na severovýchod a postupně zesílil. Duje nám přímo do čela a jak rostou vlny, ANNA do nich začíná zobat, což vede k podstatnému snížení rychlosti. Ta klesá až ke třem uzlům a teprve když se proboujeme do stínu ostrova Linesøya a vlny se sníží, začne se rychlost zase blížit pěti uzlům. Severně od ostrova Linesøya leží větší ostrov Stokkøya, na jehož jižním okraji se nachází přístav Harsvika. Ten se stává naším cílem a v 18:15 se vyvazujeme u plovoucího mola ve tvaru písmene H. Sice připomíná koupací

molo, ale slouží k parkování pro místní, kteří si přijíždějí s loděmi nakoupit do supermarketu, k němuž vede z mola můstek. Máme tedy obchod přímo u nosu. Byli jsme na moři jen osm hodin a zdolali jsme za protivětru 32 námořních mil, celkem máme za sebou 321 mil za osm dní. Od Bodø nás dělí přinejmenším 200 mil, na které nám zbývá šest dní, když počítám i pondělí 16. června.

Poklady ze šrotové loděnice

Byl by nevděk nevyužít toho, že máme obchod přímo u nosu. Tentokrát padla volba na mě a při ranním nákupu mě doprovází Jirka.

V 9:10 se odvazujeme a směřujeme pod most, který se na východě klene přes zátoku a spojuje Stokkøyu s ostrůvkem Kjerkholmen. V jeho ohbí leží šrotová loděnice a kapitán prozrazuje, že se zde stavíme, než poplujeme dál. Dají se tam koupit za zlomek ceny součásti výstroje šrotovaných lodí a na skládce si zdarma vzít vše, o čem si myslíte, že by se vám mohlo hodit. Vyvazujeme se k boku vyřazené rybářské lodi KRUTT čekající na sešrotování a za půl hodiny se kapitán vrací s kořistí, plastovou signální pistolí a bílými světlicemi, jež získal za třetinu ceny, a ráčnovou pákou pro kormidelní vrátek, kterou vyhrabal na šrotišti.

Ostrý start máme v 10:10 a první úsek naší denní etapy tvoří malebný kaňon mezi ostrovem Stokkøya a vlastní norskou pevninou. Máme jej za sebou, když v 11 hodin motor náhle umlká. Kapitán hlásí havárii, praskl nerezový držák 12V alternátoru. Je to mrzuté, ale nehoda se nemohla stát na příhodnějším místě. Po demontáži alternátoru Petr motor opět startuje, vracíme se do šrotové loděnice, znovu se uvazujeme ke KRUTTU a Petr odnáší prasklý držák do loděnice, aby mu jej na počkání svařili. Za dvacet minut je zpět, ale musíme ještě chvíli vydržet, než držák vychladne, a Petr jej může znovu namontovat a osadit alternátor. Podruhé vyplouváme v 13:45, ztratili jsme tedy něco přes tři hodiny.

168 mil do Bodø

V 15 hodin se vyjasnilo a ze severozápadu vane natolik slabý vítr, že musíme motorovat. Proplétáme se mezi malými ostrůvky, je to pohodová plavba na klidné hladině. Ťop, Leo a Jirka, všichni kuřáci lulky, si dělají kuřácké posezení v závětrí kormidelní budky.

V 16 hodin vyplouváme na volné moře v naději, že zde bude foukat silněji a budeme moci plachtit. Jenže vítr místo aby zesílil, definitivně odchází a ANNA se na klidném moři skoro nekolébá. Nicméně v 18 hodin vytahujeme kotsatku, která při předobochním slabém vánku přece jen něco bere, a cítíme se lépe.



Maják Torskjæret

Mám kormidelní hlídku od 19 do 20:30 a během té doby potkáváme dvě plachetnice. Po pravoboku se ve vzdálenosti pěti osmi mil rýsuje šedozelená silueta norského pobřeží a moře pod oblohou s protrhanými mraky je dokonce modré, a nikoli šedé jako obvykle.

Na konci mé hlídky docílujeme severní šířky 64° 30'. Tento údaj pozorně sleduji a zapisuji si, protože ukazuje, jak na tom jsme a zda budeme v Bodø včas. Bergen totiž leží na 60° 23' a Bodø na 67° 18' severní šířky, takže rozdíl činí 415 oblokových minut, což znamená, že celkem musíme překonat 415 mil v severním směru, abychom se do Bodø dostali. Severní šířka 64° 30' znamená, že od Bergenu jsme zdolali 247 námořních mil v posunu přímo na sever a do Bodø nám ještě zbývá 168 mil tohoto posunu. Máme tedy zhruba tři pětiny plavby za sebou.

Setkání s velrybami

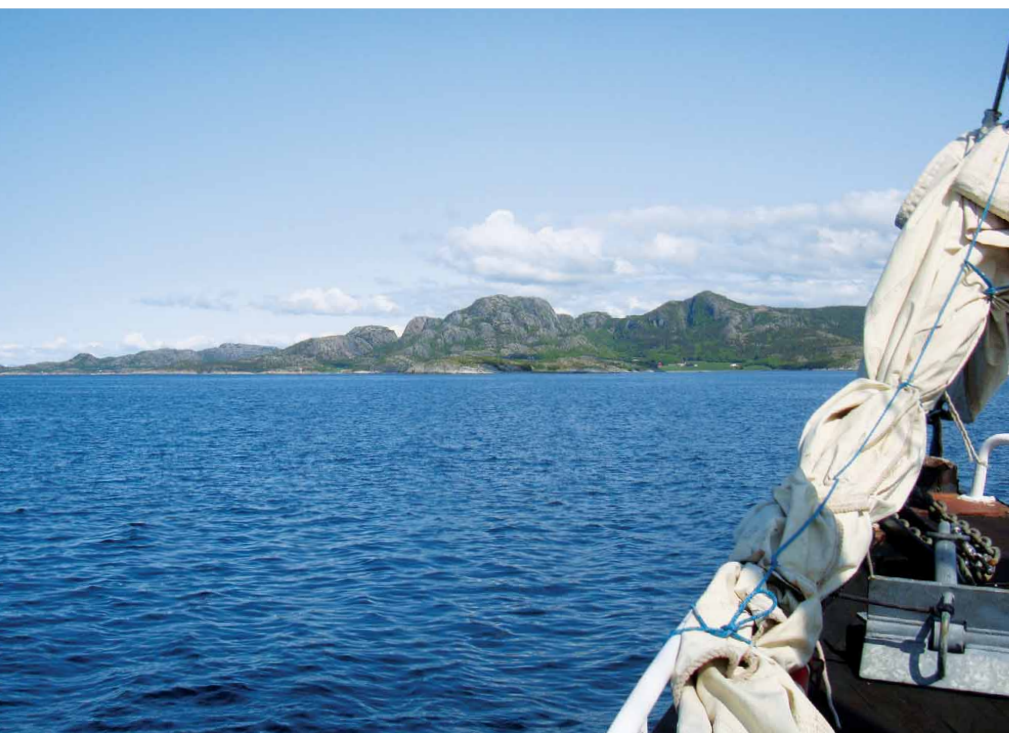
Někde před námi se z norského pobřeží oddělují jako závora ostrovy Ramstad a Vikna, navažující na poloostrovy Kvingra a Kolvereid. V úžině mezi Viknou a poloostrovy pak leží přístav Rørvik, jenž je naším dnešním cílem, nutným cílem, abychom to stihli do Bodø včas.

Moře se zcela uklidnilo, slunce klesá k obzoru a prosvětluje mraky, takže po hladině běží k ANNĚ zlatý chodníček. Zešeřilo se, ale žádná noc nenastává, o půlnoci se pohybujeme v šedomodrém světě se zřetelnými obrysy vzdálené pevniny a ostrůvků.

O půlnoci nás elektrizuje výkřik kapitána: „Velryby!“ Soukám se na palubu za Petříkem,



Kuřácká chvíle



Na 65. rovnoběžce

jemuž se daří úspěšně zachytit na video kytovce, kteří připlouvají blíž a blíž k ANNĚ a vyfukují malé obláčky vodní páry. Já nazdařbůh cvakám svým fotoaparátem a čirou náhodou se mi též podaří pár slušných záběrů. Jedná se o malé velryby, jimž Norové říkají minke, česky plejtvák malý. Dorůstají do osmi metrů a váží pět až osm tun.

Do Rørviku vede od jihu plavební dráha mezi početnými útesy a ostrůvky po obou stranách, takže kormidluje kapitán. Moře se zcela vyhladilo a připomíná zrcadlo, když před druhou hodinou ranní vycházíme na palubu, abychom sledovali, jak se ANNA šine po té absolutně klidné hladině, jako by jela po kolejích. Po obou stranách je už pevnina, podplouváme most a pak se objevuje vlnolam přístavu Rørvik. Pomalu se vsunujeme dovnitř a kapitán hledá vhodné místo k vyvázání. Přístav je hodně zaplněn a volba nakonec padá na vysoké nábřeží nějaké loděnice pro obsluhu ropných plošin. Výhodou je, že jsme na té straně přístavu, kde je nejen supermarket, ale také obchod Vinmonopoletu, což je státní firma oprávněná k prodeji alkoholu.

Je čtvrtek 12. června, ve 2:20 jsou uzavazovací manévry skončeny a můžeme jít spát. Pokud počítám až druhý start, strávili jsme na moři necelých 13 hodin a upluli jsme 65 námořních mil, od Bergenu 376 mil.

Severní polární kruh v nedohlednu

Vstáváme ve tři čtvrtě na deset a od zaměstnance loděnice se dovídáme, že musíme molo opustit do dvanácti hodin, kdy připluje nějaká velká loď. Nákupní výprava se vrací v jedenáct, ale ihned vyráží do obchodu s alkoholem, poněvadž budeme něco potřebovat na přípitek při překročení severního polárního kruhu. Je třeba

dobrat naftu a vodu, ale jako naschvál blokuje benzinku další jachta, takže musíme čekat. Nakonec před polednem přirážíme z druhé strany mola a bereme 300 litrů nafty a ještě 35 litrů do kanystrů pro topení Webasto.

Když opouštíme čtvrt hodiny po poledni Rørvik, panuje bezvětří a obloha je jako vymetená. Zpočátku motorujeme střídavě úzkými kaňony a širokými průjezdy připomínajícími pokojně plynoucí řeku. Skalnaté břehy jsou více méně pusté a na východě za pobřežní pahorkatinou vykukuje štít posetý skvrnami sněhu. Obnovuje se slabý vítr z jihu, ale na plachtění to není. V 15:30 překračujeme 65. rovnoběžku, k severnímu polárnímu kruhu zbývá 92 mil, je tedy jasné, že dnes jej nepřekročíme a zřejmě ani zítra.

Později odpoledne se vítr stáčí na sever. Je velmi studený, takže nepomáhá, že svítí slunce, a jsme rádi, že Petr postavil krytou kormidelnu. Nakonec plujeme úzkým kaňonem, na jehož západním břehu je kemp. Za ním ukazuje mapa úzkou uzavřenou zátoku označenou kotvičkou. Petr rozhoduje, že v zátoce zůstaneme přes noc a zřejmě budeme muset kotvit, což znamená druhý den ráno pracně zvedat kotvu ručním vrátkem. Když již za večerního šera nahlédneme do zátoky, vidíme, že v ní kotví dvě jachty. A vůbec se mi zdá pro ANNU příliš těsná. Petr však vytrvale motoruje do-



Všude žijí lidé.

vnitř, míjíme zakotvené plachetnice a za normálními stěnami, které chrání malou marinu, objevujeme maličké plovoucí molo se stojanem pitné vody. Petr k němu pomaloučku přiráží, Petřík skáče na molo a bere od nás vyvazovací lana. Ve 22 hodin jsme již vyvázáni a můžeme se dát konečně do večere.

Strávili jsme na moři 10 hodin a upluli asi 42 námořních mil. Zátoka na ostrově Inner-Torget s názvem Møyhana se nachází na 65° 24' N, takže jsme se posunuli na sever o 33 mil. Od Bergenu nás dělí 418 mil, k polárnímu kruhu zbývá 68 mil.

Cíl přístav Sandnessjøen

V pátek 13. června vstáváme v osm hodin, což je na nás neobvykle brzo. Upoutá mě silící zvuk traktoru, jenž zjevně jede k domku správce mariny stojícímu na dřevěné plošině, k níž vede z našeho mola strmý můstek. Záhy se objevuje statný pán, který schází k nám. Zvědavě si ANNU prohlíží a pak se přátelsky ptá, odkud plujeme a kam máme namířeno. Už to, že jsme připluli z Bergenu, budí jeho respekt, a když mu Petr vysvětluje, že ANNA má namířeno na Svalbard, tedy na Špicberky, obdivně říká, že to je dlouhá cesta a přeje nám šťastnou plavbu.

Ze zátoky vyplouváme v 10:15 a venku vane slabý jihovýchodní vítr o rychlosti do 7 uzlů. Je nezvykle teplý a tento den zažíváme norské léto. Slunce hřeje, i když svítí přes opar. Směřujeme do úžiny Brønnøysund a mezi drobnými ostrůvky se zelenými břehy u jejího ústí zastavujeme, abychom zkusili rybářské štěstí. Všechny tři lodní rybářské pruty jsou v činnosti, ale žádná ryba se nenechá zlákat záblesky trpytek. Stále trvá bezvětrí, když pokračujeme, a podle rychlosti kolem šesti uzlů nám pomáhá proud. Sund je poměrně hustě obydlen, břehy lemují početné domky, na pravoboku míjíme loděnice a další průmyslové objekty. Podplouváme most a na konci sundu brankou mezi červenou bójí a typickým norským majáčkem s bílou podstavou a červenou stříškou, takže připomíná muchomůrku, vyplouváme západním směrem na širší vody. Hladina je stále hladká, plavba je pohodlná, nefouká žádný ledový vítr, ale na pravoboku nám z vnitrozemí hrozí hory se štíty pokrytými sněhem.

Ve 14:30 nasazuje slabý jihozápadní vítr, proto vytahujeme alespoň kosatku, spíše pro náš lepší pocit než jako prostředek pro zvýšení rychlosti.



V zátoce Møyhana

Na levoboku míjíme velkou masu ostrova Vega, okolo něhož se otevírají průjezdy na otevřené moře. Následně zaplouváme opět do úžin mezi ostrovy, které zde lemují norské pobřeží v několika řadách. Nakonec máme po pravoboku protáhlý ostrov Alsta. Je rozeklaný, pobřeží blíže nám je nízké, pokryté zelení, mezi níž svítí domky, kdežto pobřežím směrem do vnitrozemí prochází mohutný horský hřeben tvořený sedmi vrcholy. Proto se mu říká Sedm sester, tedy Syv Søstre, a ani jedné nechybí náhrdelník či čelenka ze sněhu. Nejvyšší Botnkrona měří 1 072 metrů.

Kontrast mezi velehorskou krajinou v pozadí a hustou zástavbou v popředí je pak to, co dodává norskému pobřeží jedinečný charakter, co vyvolává ve Středoevropanovi pocit překvapení a údiv, ale také trochu zmatek. Pruh úpravných domků, z nichž některé vyhlížejí jako pro panenky, je vlastně něco jako předměstí přístavu Sandnessjøen, který je cílem dnešní etapy. Je zde velká marina, ale my míříme do severněji ležícího komerčního přístavu, kde se v 19:15 vyvazujeme u pontonového mola. Je dlouhé přinejmenším 60 metrů a celou jednu stranu

máme jen pro sebe, naproti je pak vyvázána pouze menší obslužná loď ARKTI PIONER s hydraulickou rukou na zádi. Můstek z mola vede k zahrádce restaurace, kde je plno a velmi živo. Je totiž pátek a každý Nor zřejmě musí jít do hospody. Šum hlasů a cinkot sklenic doléhá až na ANNU.

Byli jsme na moři 9 hodin a zdolali jsme 47 mil, což je odpovídající penzum, celkem jsme upluli 465 mil. I večer nepřestává zářit slunce, to jenom podtrhuje, že jsme zažili nejpohodovější den plavby, když za bezvětrí všechnu práci za nás odděl Mercedes.

Večeru ještě není konec. Jsme už zalezlí ve spacích pytlích, když k nám ze břehu dolehne hlasitá hudba. Na pódiu v čele restaurační zahrádky začíná koncert nějaké norské skupiny se zesilovači vytočenými na doraz. Shodujeme se, že to, co hrají, se dá označit jako folk-beat. Naštěstí masivní trup ANNY hudbu účinně tlumí, nicméně usínáme až poté, co koncert skončil.

Text a foto František Novotný



POSLEDNÍ PLAVBA KAPITÁNA JURKA RADOMSKÉHO Z přístavu Puck do Gdyně



CZARNY DIAMENT a jeho kapitán

Baltské moře se usmívá dva až tři týdny. No a potom se mračí v týdenní bouři. Plachetnice CZARNY DIAMENT je vyvázána v přístavu Puck. Čeká na nalodění nové posádky. Jsou to kluci z dětského domova v Sázavě. Ta třicetitunová ocelová loď je snadno „spolkne“ ve svých kajutách. Dva stěžně toho keče se kývaly 32 roků při nejdelší plavbě kolem světa. Kapitán Jurek se před třemi lety rozhodl, že plout nebude. Za rozhodnutím byly zdravotní důvody. „Ještě jednou naposled,“ přemlouvám ho telefonicky. „Dobře, ještě jednou,“ řekl.

Setkávali jsme se náhodně při svých plavbách oceánem. V Jižní Africe, v Austrálii, v Karibiku i v Polsku. Kdyby se sečetla délka našich plaveb, bylo by to více než půl milionu mil. Oba dohromady máme dnes 170 let. Těch šest kluků jenom zírá, jak vypadá přátelské setkání. Zatímco Balt bouří, kluci se v přístavu seznamují s lodí. Připnout hakeny, naučit se „zapálit“ záchranný člun, upnout záchranné vesty, respektovat reling, ovládat lanová k plachtám. Je radost se dívat, jak jim to jde. Bouře se zklidnila a CZARNY DIAMENT vyplul. Neptun shovívavě vál jen 3–4 Bf. Před' míří ven ze zátoky. Po levoboku poloostrov Hel. Jachta v mírném náklonu směřuje k otevřenému moři.

Kluci se střídají u kormidla. Prý admirál Nelson začal zvracet hned, jak přišel na loď. No a tady jsou všichni v pohodě. Stěna černých mraků kumulonimbů se blíží od západu, ale DIAMENT nerefuje. Klidně si pluje dál.

Ta třídní plavba byla tou poslední a zároveň nejkratší Jurka Radomského. Pro kluky ze Sázavy byla tou nejdelší. Z Pucku do Gdyně. Loučení je vždycky smutné, ale



Posádka v Gdyni

Jurkovo „za rok na viděnou“ znělo pro těch šest kluků optimisticky. Snad i pro nás, co jsme kluci už jenom povahou.

Děti z dětského domova v Sázavě milují moře. Letos jsem jich vzal do Polska patnáct.

Ti mladší stanovali u moře a ti starší po něm pluli. Děti si hrály na pláži ve vlnách a na rozdíl od dospělých nechápaly, že vítr, který vál, je studený.

Text a foto Rudolf Krautschneider



Děti na pláži necítily zimu.

Občas se na břehu objevilo i město, na obrázku je starý Grudziadz. I když jsme měli příležitost se zastavovat, většinou jsme dali přednost plavbě, to nás bavilo víc.



VISLA, EVROPSKÁ AMAZONKA

Z Krakova do Gdaňska na Minicatu

Myšlenka na splutí Visly mě přepadla při cestování prstem po mapě minulé léto. Snažil jsem se pochopit systém vodních kanálů a řek Evropy, zejména těch nejbližších, polských, abychom si na nich užili budoucí důchodová léta. A tu jsem zjistil, že je Visla klenot klenotů, divočina nespoutaná, evropská Amazonka. A to hned za domovním prahem. Pramení kousek od našich hranic.

Nedotčená příroda

Řeknete si, že přeháním. Amazonka? No ano, Visla je na dolním toku běžně široká 300, občas až 600 metrů, což je sice úctyhodné, ale Amazonka je desetkrát mohutnější. Pak si řeknete, že neko-nečná pestrost jihoamerické džungle se nedá srovnávat s naší obyčejnou přírodou. No, tady už se budu trochu přit. Visla, to je pás téměř nedotčené přírody. Břehy jsou posety stopami vyder, želv, lišek, jelenů, můžete zahlédnout losy brodící se v mělkém rameni. Všude tu je spousta druhů

kachen, volavek, jeřábů, racků, jsou zde početná hejna labutí. V noci se ozývají hlasy žab, bukačů, hlasité bobří plácání do vody a zvuky, které si ani neumíte vysvětlit. A v ústí vás překvapí kolonie lachtanů. Pravda, vše je uzavřeno mezi umělými ochrannými hrázemi, ale ty na řece nevnímáte, většinou nejsou vůbec vidět, skryté za lesními houštinami. A hlavně, Visla si teče divoce, bez větších regulací, tvořená mnoha písčitymi ostrovy a rameny proplétajícími se mezi nimi. Pod Varšavou je dokonce i delší úsek s kamenitými pře-

jemi. Nepředstavujte si nějaké vodopády, ale v jazycích mezi balvany voda valí pěkně svižně.

Visla je se svými 1 047 km šestá nejdelší evropská řeka, přičemž 1. je Volha, 2. Dunaj, 3. Dněpr, 4. Rýn a 5. Labe, ale myslím, že ve velebnosti a divokosti se jí žádná nevyrovná.

Hlavní klíč k pochopení řeky

V Krakově je poslední jez a až k moři je hladina zklidněna jen jedinkrát přehradní hrází ve Vloc-

lavku v dolní části pod Varšavou. A to je hlavní klíč k pochopení řeky. Stav vody je totiž nevyzpytatelný. Jarní povodně způsobené táním sněhu zejména v Tatrách a Karpatech a letní povodně způsobené přívalovými dešti. A mezitím dlouhá období nízké vody, trvající většinou od léta až do jara. Absolutním rekordem bylo pouhých 20 centimetrů vody ve Varšavě loni počátkem září. Voda zde kličkovala v potůčcích mezi písečnými dunami a mělkými lagunami. Přitom povodně tu dosahují mnoho metrů, v extrému i přes osm. Na této řece se nedá plánovat žádný byznys. Ani přeprava zboží, ani turismus. Jediný pokus o přepravu, větší než jen lokální přeprava písku, jsem během plavby zaznamenal kousek před Bydhoští. Na suchém dně čeká i s remorkéry na dostatečnou hladinu obrovská chemická kolona, připomínající kosmickou raketu. Kdo ví, kolik měsíců už čekají na vodu. Umíte si představit ty ztráty?

Daleko od civilizace

Asi to také bylo neobvykle chladným květnem, ale stalo se nám, že jsme na vodě byli po celou plavbu skoro sami. Jen občasný rybář na březích,

Společně rukama zamotáme kosatku zpět, jak se dá, ale ta je již roztrhaná a vítr ji pořád rve za cáry ven. Beny krkolomně zdvihá nohu a jednou rukou uvolňuje tkaničku ze své boty, zatímco druhou drží loď a kosatku.

zích, někdy na pramičce, a velmi slabý provoz ve Varšavě. Civilizaci na většině toku připomíná občas jen most a velmi vysoké sloupky velmi vysokého napětí, které řeku překonávají.

Dokonce i ve Varšavě má řeka přírodní charakter, až na jedno kilometrové nábřeží s betono-

vými schody. Jeden místní obyvatel nám o tom pověděl vtip. „Do Varšavy přijela japonská delegace. Představitelé ukazovali hrdě město, až dospěli na nábřeží, které chtěli rychle pominout, neboť se styděli za neupravenou řeku. Jenže Japonci byli u vytržení. Jak jste to dokázali, že řeka má tak přírodní charakter? Fantastické. To muselo stát hromadu peněz.“

Takže jak na to?

Tisíc kilometrů, i kdyby se dařilo a denně bychom zvládli 50 kilometrů, zabere plavba alespoň tři týdny. Vodácky na kánoi nebo na paddleboardu by to byla nekonečná dřina. A v případě převažujících protivětrů to je zkrátka nereálné. Pro plachetnici je to zase samá mělčina, muselo by se vychytat období s vyšším stavem. Ale zase ne moc, to by mohlo být nebezpečné. Jak se vyhnout povodním i suchu, když plavba zabere cca měsíc? Takovou předpověď počasí nikdo neumí. Nereálné.

Řešením byl Minicat s ponorem jen 25 centimetrů. Na expedici byl vybaven malým elektromotorem a slunečními panely. Všechny síly jedním směrem. Vítr, proud, slunce a někdy



Na řece jsme byli prakticky celou dobu jedinou lodí.



Jednou z úprav katamaranu bylo refování hlavní plachty. Plochou je přibližně poloviční. Velmi se nám hodila nejen při závěrečném refování v rákosí.

i pádla. To půjde. A kdyby ne, loď se dá rozebrat do tří 40kilogramových balíků a vrátit se třeba vlakem. Kromě toho, když se sundají kýly, sice nepůjde křížovat proti větru, ale ponor bude jen 5–10 centimetrů. Důležitou úpravou bylo také sklápění stěžně, v Polsku se mosty nesklápějí před loděmi, ale naopak.

Visla je opravdu nevyzpytatelná

Zbývalo jen dořešit kdy a s kým? Na jinak skvělých stránkách polského hydrologického ústavu jsem marně hledal archivní data. Nakonec jsem našel dva ročníky vodohospodářské ročenky z dolního toku u města Tczew. Chtělo by to údaje za více let. A našel jsem také data z evropské družice Sentinel 3A, která je schopna měřit výšku vody. Data z posledních 10 let vypadala jako šum a byl jsem z nich schopen pochopit jen to, že Visla je opravdu nevyzpytatelná a že každý rok to vypadá úplně jinak. Ale nakonec jsem z toho vyvodil přeci

jen něco. Březen je nejen příliš studený, ale je zde vysoké riziko vysoké vody. Duben až květen by asi šel. Kdykoliv později, to už je příliš riskantní kvůli suchu a nízkému stavu vody, mělčiny budou pravděpodobně i rájem komárů.

No a pak nastala zoufalá zima 24/25, kdy ani v Tatrách skoro nic nenasněžilo a kdy se celou zimu Visla potácela pod minimy normálních stavů. Jenomže se mi vůbec nechtělo výpravu zrušit. A jak jsem o tom před kamarády pořád mluvil, podařilo se mi je strhnout. Asi nikdo by nezvládl jet na celý měsíc, a tak jsme naplánovali čtyřetapovou plavbu, týden s každým z nich. Vyplouváme.

První zápisky v lodním deníku

Je 20. dubna a jsme přesně na plánovaném místě, pod posledním jezem u Krakova. Skládáme loď a uléháme k první noci na řece. Před námi je zhruba 900 km neznámé řeky, vůbec nevíme, jak to půjde, nebo jestli to vůbec půjde. Vody je málo a ani není tak čistá, jak jsme se těšili. Zpod jezu jdou sem tam chuchvalce pěny. Ale řeka je i tak krásná. Co když budou mělčiny tak časté, že se pořádně neheme? Co až nastanou protivětry, vydrží baterie? Co když...

První den plavby. Jde to výborně. Naše plachetnice SÁMA má za sebou několik premiér. Poprvé na řece. Poprvé se sklopeným stěžněm pod mostem. Poprvé sjela peřej. Byl to práh z velikých plo-



Křížování jsme si užívali většinu plavby.



Jedna z mnoha zastávek v nedotčené přírodě

Malá statistika

- Počet dní expedice: **28**
(S cestami, skládáním a rozebíráním lodi a dvoudenní přestávkou)
- Počet dnů čisté plavby: **23**
- Nejdelší úseky, co jsme přelachtili za den: **52 km**
(S příznivým předobokem na přehradě Vloclavek, a ještě jednou 52 km z Toruně za Bydhošť, s převážujícím bočákem, břehové porosty tu nebyly tak husté.)
- Do zad nám foukalo, když sečteme všechny čas **jediný den**
- Počet dní, kdy nám foukal protivítr: **20**
(Dvacet dní jsme křižovali většinou od rána do večera. 100 metrů sem, 200 tam, a tak pořád dokola. Ale bavilo nás to. Takové křižování jsem ještě nezažil. Kličkyujeme mezi mělčinami, viditelnými i neviditelnými, vše je v pohybu. Neustále vyměřovat, kde udělat obrat, počítat se snosem kvůli proudu a sledovat vítr.)
- Počet dní, kdy jsme jeli alespoň část dne v plavkách: **4**
(Zbytek dní jsme byli většinou navlečení jako v severním Atlantiku.)

chých kamenných desek a takovou peřej jsme tady nečekali. Nechyběly vlny a vodní jazyky.

Elektromotor zvládal i čerstvý protivítr. A přitom jsme dobíjeli baterii výhradně ze slunce. Na konci dne zbylo 80 % kapacity. A to i při částečně zataženém obloze. Zítra se těšíme na vítr do zad a asi i na první bouřky. Zaděk se dostavil. Poprvé plachtíme a daří se plout „na motýla“. A do toho ještě sluncem dobíjíme baterku. Jakmile jsme se tím ukořebali,

dostavila se překážka. Mělčina a staré stromy v řečišti. Plachty šly dolů, bylo nutné jít do vody a také pádlovat. Vítr i řeka se postupně stáčí, zkoušíme i křižovat. Řeka je však ještě úzká, moc to nejde. A tak občas plujeme na elektromotor, občas plachtíme, občas pádlujeme, občas jedeme „na koloběžku“ v mělčinách.

Dosahujeme soutoku s Dunajcem. Kéž by všechny dny byly tak šťastné.



Úseků, kdy jsme mohli plout na boční vítr, nebylo mnoho. O to více jsme si je užívali.

Nezvyklý květen

A opravdu to šlo, den za dnem. Jak se řeka rozšiřovala, dalo se křížovat i v protivětru. Protivítr není nepřítel, ale kamarád. Jak to vlastně je s plachtěním na řece? Není to stejné jako na moři ani jako na jezerech. Větru se nechce foukat napříč břehům, hrázím, břehovým porostům, ale vždy se stočí podél koryta. A když už jednou začne, vzduchová hmota se korytem nezadržitelně řine a sílí. Takže by člověk očekával, že to bude padesát na padesát, protivětry a zařádky. Jenže my si vyfasovali dost nezvyklý květen, doma v Česku se všichni divili, proč je tak zima a proč je občas na horách i sníh. Tlakové níže se neustále usídlovaly kdesi v Bělorusku a k nám se hnal arktický vzduch. Naštěstí ale převážně suchý, takže jsme měli dost slunce a málokdy jsme zmokli.

Další úryvek z lodního deníku

S posíleným sebevědomím z úspěšného kličkování mezi písky se pochopitelně dostavila chyba. Při objíždění suchého stromu jsem nedokázal dostatečně rychle otočit kormidlem a v nejnevhodnější chvíli jsme ztratili vítr. Totiž, narozdíl od běžné plavby, nemůžeme kvůli mělčinám mít kormidlo zajištěné v pracovní poloze, kolmo dolů. A tak jej často máme vyvěšené dozadu a mnohdy jej vláčíme našikmo po dně. Říkáme tomu „sonar“. Vlastně tak ohmatáváme dno. Voda je průhledná jen částečně, a tak máme přehled o tom, zda je to dobré, nebo dno nebezpečně narůstá. Jenomže vyvěšené kormidlo se těžce ovládá, síly neúměrně narůstají, loď je méně obratná.

Takže jsme za stromem, loď je bez rychlosti neovladatelná, musíme ven, ale z jedné strany nás ohrožuje vítr natlačením na strom, z druhé tímtož hrozí vodní proud. Poryv větru nám dal šanci na vyvážnutí proti proudu, jenže byl kratičký a vyhrál proud, který nás navlíknul na suchou větev, mezi kosatku a stěžeň. My jen přihlíželi, jak je velkou silou konáno dílo zkázy. Stěžeň se ohýbá, vše ostatní ale odolává. S Vítkem dobře spolupracujeme, daří se nám rozpojovat karabiny a závlačky, vyprostit kosatku, zachránit stěžeň s hlavní plachtou před utopením a nakonec SÁMU i sebe vysvobozujeme z pasti. No, nebylo to hned. Jako ztroskotanci jsme těžce, ale šťastně dopádlovali na břeh nedaleko malého kostelíka. Dopadlo to docela dobře.

Kde je kostelík, bude i vesnice. Je asi tak půl šesté, neváhám a jdu s nalomeným kusem stěžeň do vsi. Tam bude jistě nějaký rolník, co má traktor a dílnu.



Mapa plavby s vyznačenými denními etapami

Rolníka jsem našel, spolu s tatíkem našli i kus železné trubky, která jakž takž sedla dovnitř stěžeň. To celé jsme snýtovali za dohledu udivené krávy vykukující z chlívku, štěkotu dvorního psa a s úsměvem brýlaté babičky. Za hodinu a půl jsem zpátky s opraveným stěžeň, i s doprovodem zachránce bratra a několika dětí. Děkuje mi Piotrovi a jeho rodině. Slíbil jsem mu, že až doplujeme, pošleme mu fotografii z Gdaňska. S tímhle týmem snů to určitě dokážeme.

Spěcháme, abychom si do tmy našli tábořiště. Na obzoru kouří elektrárna. Zítra bude nejen 1. máj, ale u té elektrárny je prý jez, pro nás doposud utajený, o němž se dozvídáme rozporuplné informace. Jez jsme pak zdárně spluli, bylo to jako na divoké vodě.

Překážky na trase

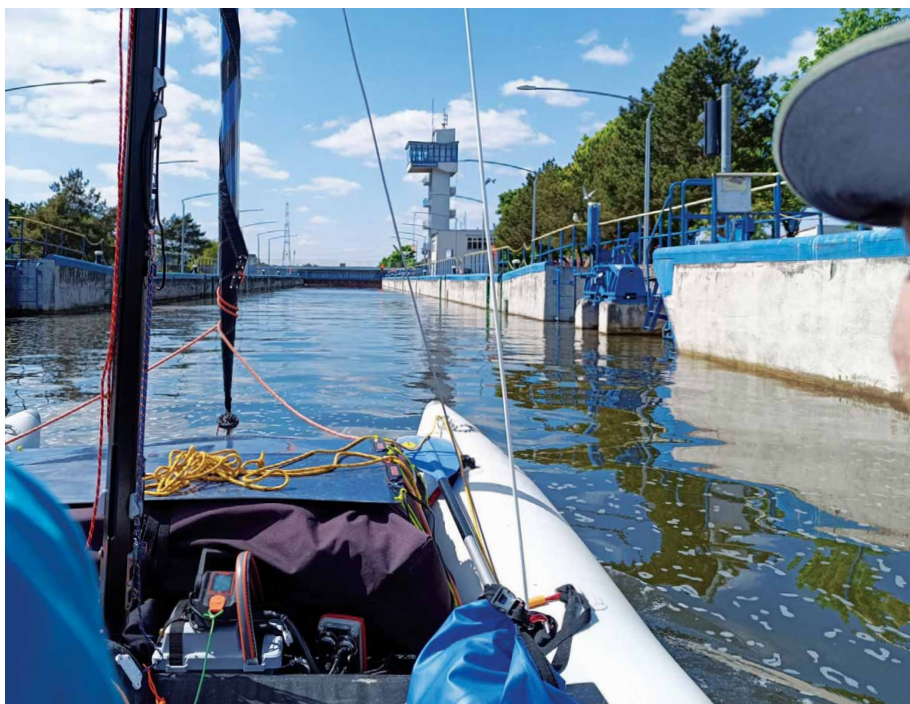
A překonali jsme spoustu dalších překážek, mělčin, stromů, mrazivých rán s ledovou pokrývkou lodi a spoustu studeného a silného severáku. Mezi překážky malé, byť ne svým rozměrem, patřilo i proplutí zdymadly. Jedno na přehradě ve Vloclavku a další pak do starého koryta, zvaného Mrtvá Visla, na posledních kilometrech do Gdaňska.

Poslední zápisky v lodním deníku

Další překvapení. Jako z románu Cesta kolem světa za 80 dní, kdy nestíhající cestovatelé zjistili, že díky cestování proti otáčení zeměkoule jim nechybí den, jak si mysleli, a že sázku vyhraji. Totiž to překvapení, že kilometrůž Wisly nezačíná od pramene, ale až od Osvětimi. Ofi-

ciální kilometrovníkům na řece jsme sice věřili, ale pořád nám to nesedělo. Teď už víme, že kilometrovník v ústí nebude 1 047, ale jen 941. Sláva, máme před sebou o 100 kilometrů méně, než to vypadalo, a problém plavby v příšerném počasí, které se na nás chystá v podobě cyklóny se středem přímo nad hlavami se zmenšuje o tři dny plavby. Ale i tak to nevychází. Předpovědi ukazují mnoho naprosto šílených dní zimy, hrůzných severních větrů, vln a dešťů. Nepomohlo by ani týdenní čekání na lepší časy. Zatím plujeme, dokud to jde, pak se uvidí, řešení to zatím nemá.

V očekávání nejhoršího přidáváme na tempu a křižujeme až do noci. Blíží se poslední město před ústím, Tczew. Ráno nemůžu dospát a lámu si hlavu nad tou meteorologickou šachovnicí. Musíme to dojet dnes, i v dešti, protože pak bude čím dál hůř. Původně plánovaná přeplovba do Gdaňska přes moře je vyloučena, budou velké vlny vysoké jeden až dva metry a silný vítr. Na tohle počasí na moři prostě SÁMA nemá. Snad to zakončíme v ústí. Jenomže tam nemůže auto pro naložení lodi. Zkusíme v tom silném severáku vyplout zpět i proti proudu řeky, to navrhuje Beny, který se právě probudil. To by asi šlo. A pak tu je ještě možnost plout do Gdaňska starým řečištěm Miortwa Wisla.



SÁMA poprvé vplouvá do zdymadla.

Jenže zdymadlo, polsky šluza, prý bývá za nízkých stavů odstavené. A přesouvat SÁMU nějakých 800 metrů kolem komory by sice šlo, máme na to skládací podvozky, ale do půldenní akce s vykládkou a naložkou a ve větru a dešti se nám nechce. Uvidíme.

Ale teď rychle, musíme stihnout předfrontální západní vítr, pojedeme na bočák, v poledne se prudce stočí na severní a to bude křižovací boj, ještě k tomu v dešti. Vstávat, jdeme na to. Plavba na boční vítr nám jde náramně, kilometry jen odsýpají, už cítíme moře na dosah.



Gdaňsk



Břehy jsou většinou pozvolné s písčnými plážemi.

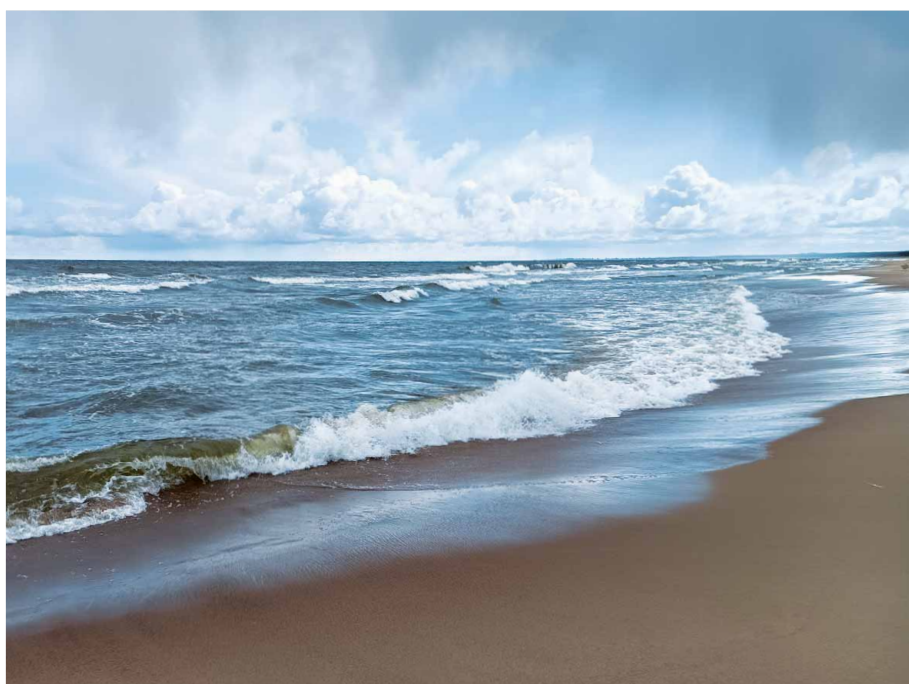
Fronta přichází, není ani výrazná, ani z ní nepřší. Vítr se sice opravdu stáčí proti nám a sílí, ale křižování nám jde dobře. A je tady poslední, dálniční most na Visle. Sklápíme stěžeň

a pak hned vytahujeme plachtu zpět. Za mostem ale nebezpečně narůstají vlny na víc než půl metru výšky. Řeka je zde natočená přesně ve směru větru a to jak vítr samotný, tak i vlny

nesmírně posiluje. Lodí nápory větru lomcují, plachty již nefungují dobře, stěžeň je prohnutý jako luk.

„Musíme zrefovat!“ křičím do té vřavy. Kde ale v těchto tvrdých podmínkách zastavit? Za postranní hrázkou je rákosí. Tam to šťastně zapíchneme, plachty jdou rychle dolů, odpočíváme a pozorujeme situaci. Zbývá nám posledních 5 kilometrů k lodní komoře do Gdaňska. Přímo do moře je to pouhých 12 kilometrům. Proti takovému větru se v žádném případě neprobojujeme. Proto volíme plavební komoru, kam nám zbývá jen 5 kilometrů a potom do Gdaňska na boční vítr a zrefovanou plachtu.

Bez plachet to nepůjde. Baterie, která jindy hlásí dojezd třeba 120 kilometrů v bezvětří a s proudem, by nám v těchto podmínkách dovolila uplout jen jediný kilometr. Na bur-laka to také nepůjde, neustále bychom se za-motávali do křoví a rákosí. Jen 5 km, to musíme dokázat. Zrefujeme hlavní plachtu. S kosátkou bude problém, rolfok ji v silném větru zrefovanou neudrží. Obraty půjdou těžce a stoupavost bude horší. Bude to neko-



Konečně Balt

nečná dřina. Oba jsme s tím srozuměni, jdeme na to. Jen 5 kilometrů, je to na dohled.

Je to trochu šílené, ale jde to. Některé vlny mají i metr, občas nás pěkně zalívají. Hlavně Benyho, který má na kosatce pořádnou dřinu. Abychom loď dotočili při obrazech, musí pokaždé rukama cíp kosatky vytlačovat ven z lodi proti větru, já pomáhám rotaci lodi tlakem do hlavní plachty na opačnou stranu. Občas se to nedaří a manévry je nutné opakovat. A zase a znovu. Jsme mokří od hlavy k patě. Uprostřed té bitvy, asi dvacet metrů před lodí na nás z vln najednou vykukne hlava. Co to je za přízrak? „Tuleň na jedné hodině!“ zařvu. Černá kukadla nás chvíli pozorují a pak mizí ve vlnách. Propust se pomaličku blíží, co dva obraty, to ubohých 50 vybojovaných metrů k cíli. Docela umdléváme, ale makáme. SÁMA stále ještě drží pohromadě.

Zbývá nám posledních asi 200 metrů. Nárazový vítr sílí na šílenou úroveň, do toho přší. „To už dáme na baterii,“ zavelím do toho hukotu. Míříme opět do rákosí. Je nutné zarolovat kosatku a hned vyměnit

kormidlo za motor a spustit hlavní plachtu. Vypadá to, že operaci zvládneme dobře. Ale strašlivé mlácení fletrující kosatky dává najevo, že se ji Benymu nedaří srolovat. Vichr z ní silou kousek vyroluje a vytvoří jakýsi vak a ten nás žene zpět, po větru. Rychle vracím kormidlo. No to se řekne rychle, to už jsme uprostřed řeky a kus zpátky, kus zmařeného úsilí.

Konečně vši silou stáčím loď k protějšímu břehu. Tam Beny vyskakuje a drží nás na laně. Společně rukama zamotáme kosatku zpět, jak se dá, ale ta je již roztrhaná a vítr ji pořád rve za cáry ven. Beny krkolomně zdvihá nohu a jednou rukou vyšňorovává tkaničku ze své boty, zatímco druhou drží loď a kosatku. Konečně ji máme zamotanou a sešňorovanou.

Na plný výkon elektromotoru se nekonečně dlouho šineme obrovskými vlnami, proti víchru a dešti k odbočce na plavební komoru. Konečně jsme v závětrí odbočky. Najednou, na pár metrech, je klid, deštík, jen v korunách stromů silně hučí vítr. Ale nic děsivého. A hlavně, semafor oznamuje,

že je komora v provozu. Pak už to jde jako na drátkách. Abych se domluvil s obsluhou, zburcuji ostrahu, ta nám zprostředkuje požadavek otevření vrat a za půl hodinky jsme na Mrtvé Visle.

Gdaňsk. Venku nekonečně skučí silný vítr, déšť vytrvale bubnuje do střechy. Chlad, tma, za lesíkem řvou nezvykle velké vlny Baltu. Je brzy ráno a já si v hlavě promítám uplynulé dny a týdny. Jsme v suchu a SÁMA je sbalený v přepravních taškách, Beny včera dopravil auto z Bydhoště, stačí už jen naložit a expedici zakončit jízdou domů.

Text Vlasta Puczok

Foto Vlasta Puczok, Ivo Veselý, Vítek Fedra, Martin Škoda, Tom Beneš, členové výpravy

Fotogalerie



Malbork



GEORGE VANCOUVER

Přes Havaj k severu

Vesnice přátelských indiánů u ústí
Buteova zálivu (Bute Inlet)

První část expedice mírně pozapomenutého britského mořeplavce vedla kolem australského pobřeží k tropickým ostrovům v Pacifiku. Povedlo se objevit dvě nová souostroví. Zeměpisné poznatky byly ale vykoupeny nepříjemnostmi.

Výprava George Vancouvera vyrazila 1. dubna 1791 z britského Falmouthu. Skládala se ze dvou lodí. Velení větší lodi, plnoplošné HMS DISCOVERY, se ujal sám Vancouver. Kapitánem menší, brigy HMS CHATHAM, byl William R. Broughton. Expedici organizovalo britské Královské námořnictvo. Slibovalo si od ní splnění více cílů. Měla prozkoumat velrybářská loviště v jižním Pacifiku, zmapovat pobřeží Austrálie, pokusit se najít legendární ostrov Isla Grande a objevit Severozápadní cestu mezi Pacifikem a Atlantikem. Kromě průzkumu a mapování měla i tři další úkoly. Zaprvé položit základy nové kolonie v zálivu Nootka. Záliv se zařezává do východního pobřeží rozlehlého ostrova, dnes patřícího Kanadě a nesoucího Vancouverovo jméno. Dalším cílem bylo získat zpět okolní území zabraná Španěly. Poslední úkol expedice byl dovést domů obyvatele Havajských ostrovů jménem Towereroo.

Počáteční fáze plavby byla poměrně smolná. Eskadra zamířila jako první na Tenerife na Kanárských ostrovech. Ve zdejším přístavu Santa Cruz ale vypukla na lodích rvačka. Několik námořníků v ní bylo zraněno. Další skončili ve vodě.

Z Kanárských ostrovů pokračovaly lodě do Kapského Města. V tomto přístavu propukla v eskadře epidemie úplavice. Jeden námořník zemřel. Mezi nemocnými byl i ranhojič DISCOVERY. Ve výpravě proto nepokračoval. Jeho povinnosti převzal přírodovědec Archibald Menzies. Zastával je celý zbytek plavby.

Nové ostrovy

Kapské Město opustily lodě 17. srpna. Za dalších 44 dnů zakotvily u australského pobřeží. Konkrétně to bylo v zátocě, kterou Vancouver pojmenoval na počest britského panovníka Jiřího III. Leží kousek od jihozápadního konce

kontinentu. Odtud pak DISCOVERY a CHATHAM pokračovaly podél jižního australského pobřeží. Cestou ho důkladně zmapovaly.

Následně zamířily do zátoky Dusky Sound na Novém Zélandu. Vancouver ji znal už z výprav s Jamesem Cookem. Eskadra na místo dorazila 2. října. Zůstala devatenáct dní. Čas v zátocě využili Britové k doplnění zásob, opravám a průzkumu místní flóry a fauny.

Další etapu plavby absolvovala každá loď zvlášť. Nezávisle na sobě tak objevily ostrovy Snares, doslova ostrovy Nástrah. Vancouver toto jméno vybral, protože mu připadaly nebezpečné pro lodní provoz. Jde o skupinku menších neobydlených ostrůvků jižně od Nového Zélandu. Nejvyšší z nich má nadmořskou výšku pouhých 130 metrů. Patří k nim i spousta daleko nižších skalisek. Na jméno proto určitě něco bude.

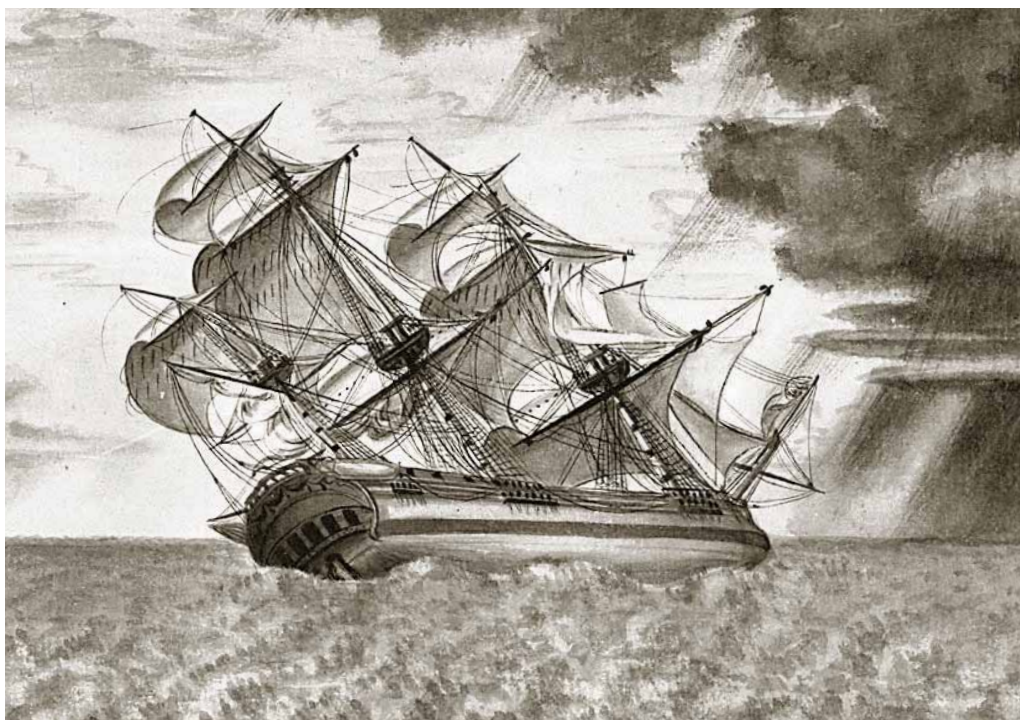
CHATHAM také našla dosud neznámé malé souostroví východně od Nového Zélandu. Námořníci ho pojmenovali po své lodi. Dnes na ostrovech žije okolo sedmi stovek lidí.

DISCOVERY zase jako první evropská loď navštívila ostrov Rapa Iti. Vancouver ho pojmenoval Oparo. Dnes na něm žije okolo 450 lidí. Je však známý pod svým domorodým jménem.

Tahiti a Havaj

Obě lodě se pak setkaly na Tahiti. CHATHAM dorazila 26. prosince, DISCOVERY o čtyři dny později. Britské námořnictvo v té době žilo příběhem vzpoury na BOUNTY. Vancouver měl proto obavy z přílišného uvolnění morálky. Zavedl přísnou disciplínu. Tu porušil tehdy šestnáctiletý syn významného šlechtice Thomas Pitt. Využil sexuálních služeb jedné z místních obyvatelky a zaplatil jí železem z lodních zásob. Vancouver nechal Pitta zbičovat. Později se mu to ovšem vymstilo. Dost možná pod vlivem této neblahé události se od výpravy oddělil domorodec z Havaje Towere-roo. Rozhodl se zůstat na Tahiti.

Sopečné souostroví se přitom stalo hned další zastávkou eskadry. Dorazila k němu v březnu. Vancouver měl v úmyslu na Havaji přečkat zbytek zimy. Vyhnul se však zátocce Kealakekua, kde po potyčce s domorodci přišel o život James Cook. Vancouver byl přímým svědkem jeho skonu. V průběhu návštěvy CHATHAMU a DISCOVERY zrovna vedli mezi sebou obyvatelé ostrovů krvavou válku. Snažili se od Britů získat střelné zbraně. Vancouver jim je odmítl



COLUMBIA REDIVIVA kapitána Roberta Graye

poskytnout. Eskadra nakonec přezimovala na ostrově Oahu. I tam se však Angličané setkali s problémy. V potyčkách s domorodci zemřeli tři námořníci. Podle jiných zdrojů je místní zaji a později obětovali svým krvežíznivým bohům. Ať už byl přesný osud nešťastníků jakýkoliv, CHATHAM a DISCOVERY vyrazily k pobřeží severoamerického kontinentu.

Jeho Veličenstvu k narozeninám

Poprvé u něj zakotvily 1. dubna 1792 na úrovni okolo 39 stupňů severní šířky.

Vancouver se pak pustil do jeho mapování. Postupoval se svou eskadrou k severu. Cestou se Britové setkali s americkou lodí COLUMBIA REDIVIVA kapitána Roberta Graye. Jeho výprava byla obchodní podnik. Gray nakupoval kožešiny od indiánů. Prozkoumal při tom však značnou část pobřeží kontinentu, včetně řeky, která dnes nese jméno jeho lodě.

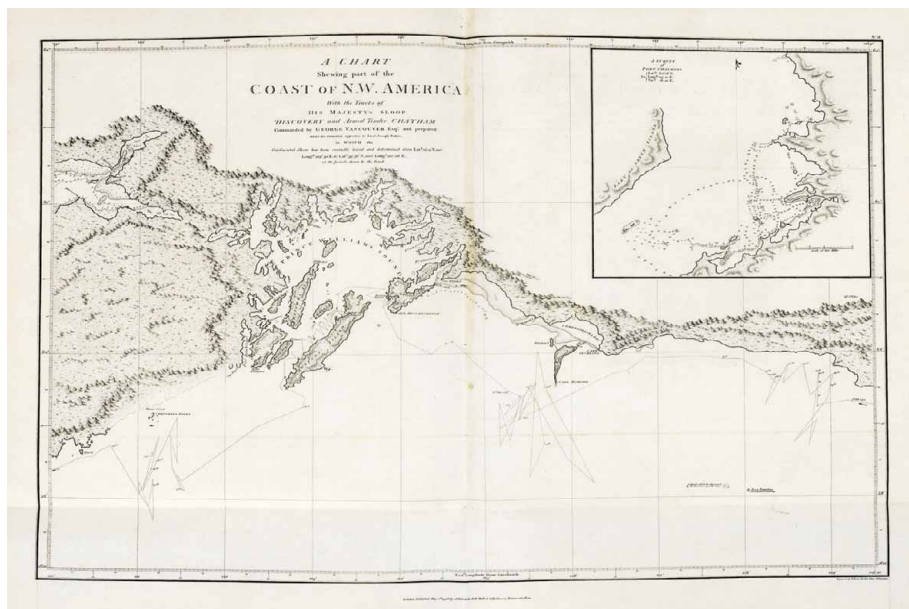
Vancouver měl o existenci splavného vodního toku pochybnosti. Britové si každopádně s Američany vyměnili informace k oboustrannému prospěchu. Vancouverova expedice pak pokračovala dál k severu.

V červnu 1792 ztratila CHATHAM u ostrova Whidbey v Pudgetově zátocce kotvu. V roce 2008 to vypadalo, že se našla. Narazil na ni rekreační potápěč. Ukázalo se však, že nalezená kotva byla pro CHATHAM moc těžká.

Vancouver později celé nově zmapované území formálně zabral pro Velkou Británii. Udělal to 4. června 1792. Na tento den připadaly narozeniny britského panovníka Jiřího III. Místo, kde k ceremonii došlo, se dnes jmenuje Possession Point, tedy bod držby.

Text Radek John

Ilustrace archiv, kniha A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World



Dobová mapa severozápadního pobřeží Ameriky

Bitva u Trafalgaru na akvarelu amerického výtvarníka Johna Thomase



SLAVNÉ BITVY NÁMOŘNÍ HISTORIE

Trafalgar, 1805

Bitva u mysu Trafalgar mezi Cádizem a Gibraltarem je nejznámější námořní bitvou historie. Znají ji i lidé, kterým jinak námořní dějiny nic neříkají. V průběhu dvou minulých století o ní byly napsány desítky a desítky knížek, neboť její epochální význam si uvědomili již současníci. Průběh střetu mezi britskou a spojenou francouzsko-španělskou flotou uvádí každá námořní encyklopedie, ale často chybí popis taktického pozadí a také zmínka o příslovečné kapce štěstí.

Poté co po amienském míru Velká Británie 18. května 1803 znovu vypověděla Francii válku, rozhodl se Napoleon pro invazi na Britské ostrovy a u Boulogne se utábořilo ohromné expediční vojsko. Aby bylo vylovení vůbec možné, potřeboval Napoleon neutralizovat britské loďstvo francouzskými a spojeneckými španělskými námořními si-

lami. Avšak ty francouzské byly blokovány ve třech různých základnách, a tak vznikl důmyslný plán, jenž předpokládal spojení všech eskader v Karibiku a pak návrat i se španělskými spojenci k ústí Lamanšského průlivu. Tam měli být Britové vtaženi do bitvy. Avšak plán se podařilo uskutečnit jen částečně. Francouzský admirál Pierre de Villeneuve, původně

velící pouze eskadře z Toulonu, se i se španělskými loděmi vrátil zpět a uchýlil se do zátoky Vigo, aby podle nových rozkazů jako vrchní velitel uvolnil blokování eskadry ve Ferrolu a Brestu. Když se k němu ale nepřipojila rocheffortska eskadra a uvěřil podvržené informaci, že k němu směřuje flota 25 britských řadových lodí, dostal strach a otočil na jih do Cádiz. Na-

poleonovi nezbylo než změnit plány. Rozhodl se pro tažení do střední Evropy, avšak s námořním zajištěním jižního křídla, takže vydal rozkaz, aby spojená francouzsko-španělská flota proplula Gibraltarem a zamířila k italským břehům. Ale pod novým velitelem, jímž jmenoval viceadmirála hraběte Françoise Etienna de Rosily-Mesrose místo Villeneuva. Ten napřed zprávu o svém odvolání přijal s ulehčením, ale když se dozvěděl, že jej císař nazval zbabělcem a že byl degradován, rozhodl se přece jen do bitvy vyplout, aby jeho nástupce našel jenom prázdný přístav.

Nelsonův osudový úkol

V srpnu 1805 britský premiér William Pitt mladší jmenoval velitelem Středomořské floty Nelsona a ten si uvědomil, že nastal čas, kdy musí splnit svůj osudový úkol, zabránit invazi, zničit francouzsko-španělské loďstvo a zajistit své vlasti kontrolu nad světovým oceánem. Dne 14. září se nalodil na VICTORY a před Cádizem se připojil ke své flotě o dvou eskadrách, jimž veleli admirálové Cuthbert Collingwood a Robert Calder. Těmto námořním velitelům, které při společných obědech i s podřízenými kapitány vychovával Nelson k ofenzivnímu duchu, stačil jednoduchý rozkaz ze dne 10. října 1805 o bojovém řazení floty, aby pochopili svoji roli.



Poražený francouzský admirál Pierre de Villeneuve byl po propuštění ze zajetí nalezen 22. dubna 1806 mrtvý v pokoji zájezdního hostince na cestě do Paříže se šesti bodnými ranami v hrudi. Oficiálně se tvrdilo, že se jednalo o sebevraždu, část historiků soudí, že ho dal Napoleon zavraždit.

Z rozkazu zcela jednoznačně vyplýval plán útoku prostřednictvím dvou kolon, které měly prolomit nepřátelskou linii ve dvou místech u francouzské a španělské vlajkové lodi a co nejdříve je vyřadit z boje. Podle Nelsonova názoru nebylo možné udržet při proměnlivém větru řadu čtyřiceti válečných lodí v ucelené bitevní linii, proto kolony.

Dnes se zcela jistě ví jenom to, že v návětrné koloně byly určité VICTORY, TÉMERAIRE, NEPTUNE a pravděpodobně na šesté pozici BRITANNIA. V závětrné koloně se určité nacházely ROYAL SOVEREIGN s MARSEM a BELLEISLE na druhé a třetí pozici, DREADNOUGHT byl pravděpodobně desátý a PRINCE asi čtrnáctý. Vše ostatní jsou pozdější rekonstrukce.

Spásné mrtvé vlny ze západu

Nelson věděl, že Villeneuve musí z Cádizu záhy vyplout, poněvadž město by 30 000 námořníků trvale neuživilo. A francouzský admirál skutečně vyplul. Trvalo celé dva dny, než loďstvo 33 řadových lodí, tři fregat a dvou brig opustilo Cádiz, takže britská průzkumná fregata EURYALUS měla dost času nepřítele pečlivě přepočítat a informovat Nelsona o jeho sestavě. Ta byla impozantní. Z 18 francouzských řadových lodí byly čtyři 80dělové



Jako první prolomila francouzsko-španělskou linii vlajková loď kontradmirála Collingwooda ROYAL SOVEREIGN.



Ohnisko bojů kolem ROYAL SOVEREIGNU a SANTA ANY na obraze Fredericka Clarksona z roku 1836

dvoupalubníky, které předčily britské trojpalubníky 2. třídy, a zbytek byly 74dělové lodě. Mezi 15 španělskými loděmi vynikal především 134dělový čtyřpalubník SANTISSIMA TRINIDAD, dále dva trojpalubníky o 112 dělech, SANTA ANA a vlajková loď admirála Ferdinanda Carlose Gravinu PRINCIPE DE ASTURIAS. Španělé měli ještě jeden trojpalubník o 100 dělech, dvě 80dělové lodě, osm lodí o 74 dělech a jeden malý dvoupalubník se 64 děly. Celkem disponoval Villeneuve 2 484 děly. Nelson měl 27 lodí, z toho dva trojpalubníky 1. třídy o 100 dělech a dva 2. třídy o 98 dělech v návětrné koloně a jeden 100dělový a dva 98dělové v závětrné koloně. Návětrnou kolonu doplňovalo šest lodí čítajících 74 děl a malý 64dělový dvoupalubník, závětrnou pak jedna 80dělová loď, 10 lodí o 74 dělech a též malý 64dělový dvoupalubník. Celkem měl Nelson 2 084 děl, tedy podstatně méně než protivník.

Obě floty se spatřily za úsvitu 21. října 1805. Villeneuvova poněkud neuspořádaná sestava směřovala levobokem víceméně k jihojihozápadu. Vál velmi slabý vítr od západoseverozápadu a ze západu také přicházelo silné mrtvé vlnění, což věstilo příchod vichřice. Když Villeneuve spatřil nepřítele, dal rozkaz k obratu a zamířil zpět na sever. Následkem obratu za slabého větru se

jeho přes tři míle dlouhá sestava rozlomila a lukovitě prohnula na východ. Britové se velmi pomalu přibližovali od západu se zadobočným větrem ve dvou kolonách. Návětrnou vedl sám Nelson na VICTORY, závětrnou admirál Collingwood na ROYAL SOVEREIGN. Obě kolony směřovaly zhruba kolmo na spojeneckou bitevní linii,

přičemž návětrná cílila na Villeneuvovu vlajkovou loď BUCENTAURE a závětrná na SANTA ANU viceadmirála Ignacia Marii de Álava y Navarrete, neboť Gravinův PRINCIPE DE ASTURIAS celou spojeneckou formaci uzavíral.



Kopie tohoto obrazu Nelsonovy smrti je vystavena v podpalubí VICTORY na místě, kde britský národní hrdina zemřel.

Kolem poledne se britské lodě dostaly na dostřel a nastal nejkritičtější okamžik útoku. Náhodně prohnutá francouzsko-španělská formace nyní hovořila ve Villeneuveův prospěch. Jeho lodě mohly křížovou palbou čelně ostřelovat obě britské kolony, přičemž protivník mohl odpovídat jenom z nepočetných stíhacích děl na přídi. Aby svoje posádky povzbudil, nechal Nelson vyvlajkovat slavný signál „Anglie očekává, že každý splní svou povinnost“.

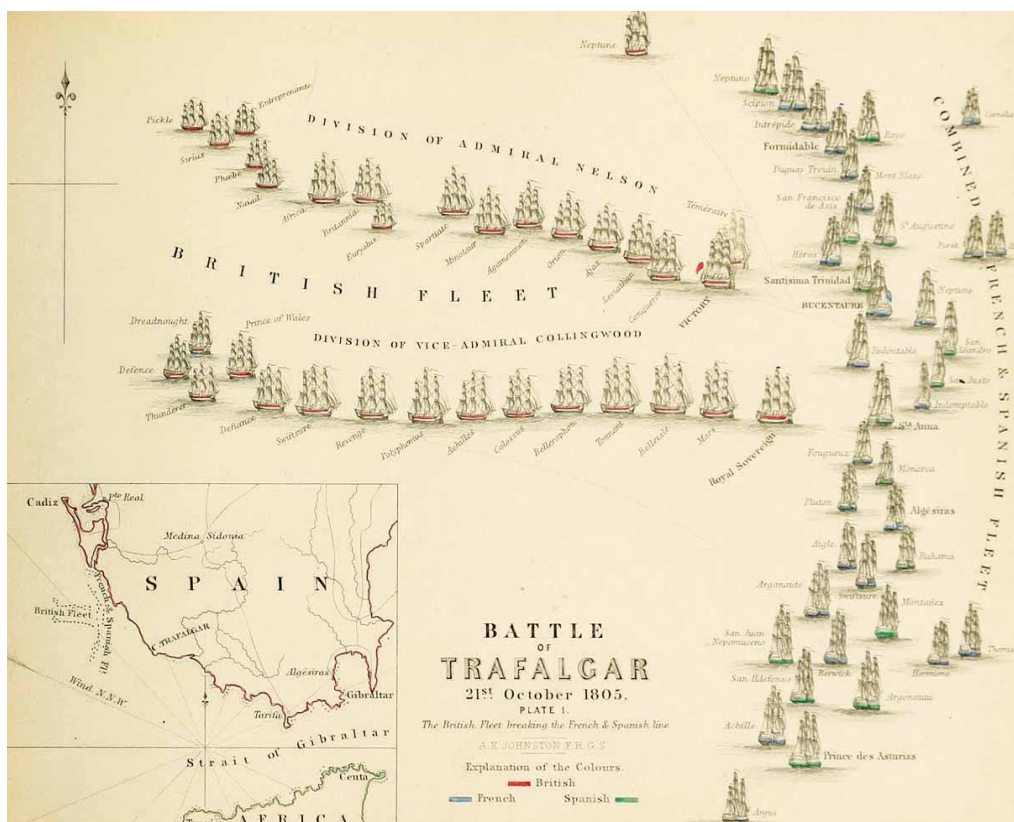
První salvu bitvy u Trafalgaru prý ve 12:10 vypálil francouzský dvoupalubník FOUGUEUX, když se ROYAL SOVEREIGN dostal na dostřel. A zde se vnučuje otázka. Jak to, že v tak výhodné pozici Francouzi a Španělé nerozstříleli Nelsonovy lodě na kusy?

Sice se uvádí nízká účinnost spojeneckého dělostřelectva, avšak za hlavní příčinu historici považují mrtvé vlnění, které bylo rovnoběžné s Villeneuveovými loděmi a za slabého větru, jehož tlak do plachet nestačil na stabilizaci, způsobovalo jejich silné kolébání z boku na bok. To nejen ztěžovalo práci dělostřelců a zpomalovalo palbu, ale hlavně znesnadňovalo míření. Nicméně i tak inkasovaly především britské vedoucí lodě tvrdé zásahy, než dostaly do akce všechna děla a mohly se na protivníky obořit drtivými bočními salvami.

Dvě ohniska bojů

První ohnisko se vytvořilo kolem Collingwoodova ROYAL SOVEREIGNU, jenž se po půl jedné vklíněl mezi FOUGUEUX a 112dělovou SANTU ANU. Té věnoval Collingwood první boční salvu, smršť dělových kulí prolétla záďovými okny Španěla a zabila nebo zmrzčila na 400 mužů, téměř polovinu posádky. O minutu později vypálila britská loď salvu z druhého boku proti francouzskému 74dělovému dvoupalubníku, poté se stočila po bok SANTY ANY, aby ji definitivně vyřadila z boje. Druhé ohnisko se vytvořilo kolem VICTORY, které se po 40 minutách otloukání od Francouzů podařilo projet mezerou mezi vlajkovým BUCENTAUREM a dvoupalubníkem REDOUTABLE. Při průniku vypálila VICTORY ze 68liberní karonády na přídi dvojitý náboj, jenž prošel záďovými okny BUCENTAURU a způsobil úděsnou zkázu.

Účastníci se ve svých pamětech shodují, že bitva působila neskutečným dojmem. V prudkém protikladu ke zběsilosti dělové palby a smrti, která řádila s bleskurychlou krutostí, se lodě jenom ploužily, takže průběh boje by



Plán bitvy u Trafalgaru v jedné z mnoha publikací, jež byly o bitvě sepsány v 19. století.



Konradmirál Cuthbert Collingwood vedl závětnou kolonu a po smrti Nelsona převzal velení.

dnešním lidem připomínal zpomalený film. Vanul totiž jenom velmi slabý vítr a mrtvé vlny lodě ještě více zpomalovaly. Proto se plavidla k sobě blížila s mučivou pomalostí, která prudce kontrastovala s rychlostí, s jakou se měnila ve vraky, a tento protiklad pak vyvolával pocit snové halucinace.

Triumf a smrt v jednom dni

Bitva nejvíce zuřila kolem VICTORY, BUCENTAURU a REDOUTABLE, jejíž posádka se pokusila o abordáž. Francouzi spustili hlavní ráhno na VICTORY, aby je použili jako abordážní lávku, a z ráhnoví svrhli na britskou vlajkovou loď na 200 ručních granátů, takže její paluba byla pokryta mrtvými. Abordáž mohla uspět, kdyby se z druhé strany na poslední chvíli nepřiblížil britský trojpalubník TÉMERAIRE a nenadálou boční salvou proměnila přivrácený bok REDOUTABLE ve zmrščený a zkrvavený kus lidských těl. Vzápětí se k těmto třem lodím, zaklesnutým ve vzájemném zápasu, připojil další francouzský dvoupalubník FOUGUEUX a tyto čtyři lodě vytvořily ohnivý střed bitvy. Přitom VICTORY pálila z druhého boku ještě na SANTISSIMU TRINIDAD.

V tomto peklu se admirál Nelson procházel po velitelské palubě VICTORY ve slavnostní uniformě posítené zlatými dracouny a ověšené



Druhé ohnisko bitvy se vytvořilo kolem VICTORY a francouzské vlajkové lodě BUCENTAURE.

řady. Ve hřmotu děl, praskotu ráhnová a křiku raněných nikdo nepostřehl výstřel z muškety francouzského odstřelovače z koše REDOUTABLE, který Nelsona smrtelně zranil, takže musel být snesen do podpalubí.

Jak se zapojovaly do boje další a další britské lodě, rozpadala se bitva na rvačku všech proti všem, jak Nelson zamýšlel. V ní se záhy prosadili lepší britští dělostřelci a hodinu a půl poté, co VICTORY prolomila nepřátelskou linii, byl boj v centru prakticky vyhrán. Villeneuve spustil vlajku krátce po čtrnácté hodině a též Collingwood, který po Nelsonovi převzal velení, byl úspěšný. Po hodině kanonády se z 16 lodí, které napadl svými 15 plavidly, 12 vzdalo nebo bylo zničeno.

Ve čtyři odpoledne k umírajícímu Nelsonovi sestoupil kapitán Hardy, aby mu oznámil velké vítězství. Napočítal 14 nebo 15 nepřátelských lodí, které se již vzdaly. „Nyní jsem spokojen,” šeptal z posledních sil admirál, „díky Bohu, splnil jsem svou povinnost.” Zemřel o půl páté odpoledne a jeho poslední slova patřila dceři Horatii.

Do večera se Britům vzdalo 19 nepřátelských řadových lodí, aniž sami nějakou ztratili, což zna-

menalo ohromující vítězství, přestože o první ukořistěné lodě přišli již v noci. Dorazila totiž očekávaná vichřice, proti níž plavidla bez stěžňů nic nesvedla. Britové měli plné ruce práce, než se jim podařilo zachránit své vlastní poškozené lodě a odvléci je do Gibraltaru. Byla mezi nimi i VICTORY s pahýly stěžňů a tři 74dělové lodě, které nakonec Britům z celé kořisti zbyly. Jejich ztráty v lidech činily celkem 449 mrtvých a 1 241 raněných z nějakých 17 tisíc mužů. Mezi oběťmi bylo také mnoho žen a dětí, které se na lodích vyskytovaly jako rodinní příslušníci poddůstojníků a donášely munici, přestože to bylo oficiálně zakázáno, a proto nemohly být jejich ztráty uvedeny v hlášeních. Spojenci přišli o 18 řadových lodí a podle odhadu z celkového počtu 30 tisíc námořníků měli Španělé 1 022 padlých a 1 386 raněných, Francouzi pak 3 373 mrtvých a 1 155 raněných.

Vládni, Británie

Bitva u Trafalgaru patří mezi ty střety, jež rozhodly o osudu světa na celá desetiletí, zde prakticky na celé jedno století. Až do první světové války kontrolovali Britové námořní komunikace celé planety a nastolili Pax Britannica, neboť bitva učinila jak z Francie, tak ze Španělska druhořadé námořní mocnosti, které již nikdy Británii neohrožily.

Mezi britskými padlými však byl národní hrdina Nelson. Dopis, který napsal těsně před bitvou, nese všechny rysy dopisů sebevrahů na rozloučenou. A to, stejně jako fakt, že přišel na palubu ve slavnostní uniformě a učinil ze sebe ten nejnapadnější terč pro nepřátelské odstřelovače, zrodilo v hlavách už jeho současníků podezření, že vědomě hledal v bitvě smrt. Tento názor podpořila v 70. letech minulého století též spisovatelka Norah Loftsová, autorka životopisu lady Hamiltonové. Argumentuje, že se mu stále horšilo zdraví, ztrácel zrak a měl nemocné srdce. Také si prý byl vědom, že jeho společensky neúnosný vztah s lady Hamiltonovou, z něhož vzešla nemanželská dcera Horatia, mu veřejnost bude tolerovat do té doby, dokud bude zapotřebí jako národní spása. Avšak rozhodným vítězstvím by se stal nepotřebným a časem opovrhovaným mrzákem, člověkem, který „bude pro svou milenkou a dítě užitečnější spíše jako mrtvý než živý”, tvrdí Loftsová. Ať už má pravdu nebo ne, faktem zůstává, že o jeho životní lásku a dítě, jak žádal v dopise, se král ani vláda nikdy nepostarali, přestože jeho pohřeb proměnila britská admirálita v národní trýznu.

Text František Novotný
Foto archiv

Jak udělat vaši online rezervaci lodi bezpečnější? Na co si dát pozor při pronájmu jachty přes internetovou rezervační platformu

Digitální platformy dnes umožňují pronajmout si jachtu na pár kliknutí. Vyberete destinaci, typ lodi a zaplatíte kartou. V praxi to ale nemusí být tak hladké. Pronájem jachty je specifický proces, při kterém jde o vysoké částky a technicky náročnější služby. Pokud tedy rezervujete přes online platformu, opatrnost je více než na místě.

Online platforma versus charterová agentura

Online rezervační platformy investují nemalé prostředky do marketingu a vývoje softwaru, díky čemuž působí moderně a atraktivně. Je však důležité si uvědomit, že nejde o charterové agentury v tradičním smyslu slova. Mnohé z nich fungují jako start-upy a jejich hlavním cílem je rychlý růst a expanze na trhu. To se může projevit i ve strategii prodeje a zákaznickém servisu.

V posledních sezonách zaznamenala pojišťovna Yacht-Pool, která se specializuje na pojištění pronájmu lodí, několik případů, kdy klienti online platformou po příjezdu do mariny zjistili, že jejich jachta není k dispozici. Někteří zákazníci byli charter zrušen dokonce jen pár hodin před vyplutím s nabídkou vrácení peněz ve formě voucheru na budoucí rezervaci. A důvod? Platforma neodeslala platbu místnímu poskytovateli charteru. Ten proto loď nepředal a klient musel buď zaplatit znovu, nebo se smířit s neuskutečnou dovolenou. Příkladem z nedávné doby je kauza společnosti Zizoo, vůči níž bylo v Německu v roce 2024 zahájeno insolvenční řízení nebo krach zprostředkovatele charteru Blue Balu Yachting v roce 2007. Jejich klienti tak přišli o zaplacené zálohy nebo zůstali bez lodí.

Když realita neodpovídá online nabídce

Tradiční charterové agentury upozorňují i na další jev: loď uvedená na online platformě jako „volná“ ve skutečnosti není k dispozici. Objevují se i případy, kdy platforma uvádí neúměrně nízké ceny, neexistující slevy či doplňkové vybavení, „zdarma“, které ve skutečnosti není součástí nabídky poskytovatele. Takové odchylky často znamenají porušení smluvních podmínek mezi poskytovatelem a zprostředkovatelem. Pokud platforma (nebo agentura) změní cenu, povolené slevy, storno podmínky, platební podmínky nebo vybavení, charterová společnost není povinná takovou rezervaci přimnout. Výsledkem může být, že klient nedostane slíbené vybavení – nebo v horším případě ani samotnou loď.

Proč je důležité, ověřit si partnera

V Chorvatsku, v jedné z hlavních charterových destinací, byla zaznamenána aktivita velké charterové společnosti (s flotilou přes 100 plavidel), která e-mailem upozornila všechny spolupracující agentury a touroperátory na dlouhodobé porušování smluvních podmínek ze strany populární online platformy a následně jí pozastavila možnost rezervací.

V článku v časopise YACHT „Rezervuj lokálně, pluj globálně“ byl uveden i konkrétní případ, kdy platforma žádala dodavatele o odklad plateb až několik měsíců po skončení pronájmu. V praxi to znamená, že prostředky klientů nebyly použity k úhradě jejich charteru, ale k financování provozu platformy. Toto potvrzovaly i veřejně dostupné dokumenty jako jsou finanční výkazy s dlouhodobými ztrátami a nedoplatky na sociálním pojištění.

Výhody a limity online platform

- rychlé porovnání cen a lodí
- možnost rezervace 24/7
- jednoduchá platba kartou
- přístup k menším poskytovatelům v různých zemích

Tyto benefity fungují tehdy, pokud má platforma spolehlivé partnery a zdravé finanční zázemí.

Nejčastější rizika online rezervací bez agentury

- Nezaplacená nebo pozměněná rezervace: charterová společnost neobdržela platbu, loď není připravena, nebo je zaměněna za jinou.
- Voucher místo refundace: namísto vrácení peněz obdržíte poukaz, který už nemusíte nikdy využít.
- Nejasné storno podmínky, zvláště v případě pochybení platformy.
- Slabá komunikace: v sezóně bývá zákaznická linka přetížená nebo nedostupná, pracovníci často nejsou dostatečně zkušenými k řešení specifických problémů v charteru.

Jak zvýšit bezpečnost své rezervace

1. Platě bezpečně – zvláště na online platformách. Upřednostněte platbu kartou. V případě problémů můžete požádat banku o vrácení platby.
2. Ověřte si, kdo stojí za pronájmem. Zjistěte si, kdo je skutečný poskytovatel charteru a tím pádem i váš smluvní partner, a ověřte si jeho web, recenze a kontakty. Při pochyb-

nostech se informujte, zda platforma odeslala vaši platbu poskytovateli ještě před začátkem pronájmu.

3. Pozor na skryté náklady. Cena zobrazená online obvykle není konečná. Rozdíl mezi „online cenou“ a skutečnými náklady může činit 30–40% z ceny. Po příjezdu do mariny se často doplácí:
 - transit log (úklid, plyn, administrativa)
 - skipper (150 – 200 EUR / den)
 - palivo a poplatky za mariny
4. Ověřte si hodnocení a členství. Zjistěte si, jak dlouho platforma nebo agentura působí na trhu, zda je členem asociace (v Česku a na Slovensku je to YCA) a zda má jiná osvědčení kvality, například „Check and Trusted“ od Yacht-Pool. Ověřte si hodnocení klientů například přes Trustpilot.
5. Varovným signálem mohou být i opakované finanční ztráty a nedoplatky. Ty lze ověřit například přes Finstat nebo veřejně přístupné portály s finančními údaji o firmách.

Kdy je lepší tradiční charterová agentura

Pokud plánujete rodinnou dovolenou, team building nebo máte specifické požadavky, zvažte spolupráci s klasickou ověřenou charterovou agenturou.

Výhody tradičních agentur:

- osobní komunikace a dlouholeté zkušenosti
- rychlé řešení problémů přímo na místě
- pomoc s dokumenty, pojištěním a doplňkovými službami
- férové ceny a slevy pro stálé klienty
- možnost certifikace *Check and Trusted* od společnosti Yacht-Pool

Pronájem jachty představuje investici v hodnotě několika tisíc eur. Proto je výhodou mít po svém boku zkušeného charterového agenta, nejen webovou aplikaci. Odborník vás provede celým procesem od výběru lodí až po řešení pojistných událostí a bude vám oporou během celé plavby.

Tip na závěr

Před nástupem na charter si vytiskněte smlouvu, potvrzení a doklady o platbě. V případě sporu mohou být klíčové pro reklamaci i vůči pojišťovně.

Text Zuzana Ballaschová, YACHT-POOL



O NAPOLEONŮV KLOBOUK 2025

Přátelské klání v Černé Hoře

Společnost Vltava Sailing uspořádala tradiční regatu v další zajímavé oblasti plavby, v Černé Hoře. V této krásné hornaté zemi, která má 600 000 obyvatel, se námořní jachting zvolna rozvíjí. V minulosti jsme si půjčovali jednotlivé lodě v Kotoru, ale dnes je hlavní základna v Tivatu. Stát zde spolu s Emiráty vybudoval supermoderní marinu s luxusním zázemím. Výhodou je i nedaleké letiště. V den předání lodí v kotorské zátoce končila dokonce poslední etapa závodu Ocean Race Europe.

Bohužel s charterováním jachet to zatím není ideální. V marině je pouze jedna charterovka, která nabízí deset jachet. Proto jsme nemohli vzít více lodí, i když zájem byl velký. Podařilo se nám získat šest lodí, pět jednotrupých plachetnic a jeden katamaran. Jachty byly téměř one design, nebylo třeba handicapů. Na příští sezonu máme navíc možnost objednat lodě s další přídavnou slevou.

Ostrý závod měl start v pondělí. Neděle byla k dispozici pro trénink a projížďku po ná-

herné boce Kotorské, mystické, plné dějinných událostí a krás. Flotila se sjela večer na kotvách před městečkem Herceg Novi. Regatu jezdíme pravidelně čtyřetapovou. Bohužel předpověď počasí slibovala rychlost větru pouze něco mezi 7 až 10 uzly. Sice azuro, denní teploty kolem 25 stupňů, ale slabý vítr.

Start byl u výjezdu z boky u mysu Kobilja. Plán byl proplout kolem ostrova Mamula až do Budvy. Etapa byla po pěti hodinách závodu zkrácena. Vítězem se stala ostřílená po-

sádka lodi Losertovy děti před lodí Cirkus Maximus. Tyto dvě posádky bojovaly i další etapy o celkové vítězství. Večer jsme se sjeli v zátoce před Budvou.

Druhý den vedla trasa dále na jih k přístavu Bar. Opět za slabého větru byla v cíli po necelých pěti hodinách v Sutomorském zálivu loď Losertovy děti před lodí Cirkus Maximus.

Třetí den byl bodem návratu a etapa směřovala zpět na sever s cílem u ostrova Sv. Nikola před

Budvou. Třetí etapu doprovázel svižný vítr ze zadu a v cíli se pořadí otočilo. Vyhrála loď Cirkus Maximus před lodí Pavel synek. Loď Losertovy děti doplula až čtvrtá za lodí Cechlíci a tím ztratila šanci na celkové vítězství. Kvůli technickým problémům musela ze závodu odstoupit loď Tovek.

Čtvrtou etapu jsme kvůli předpovědi špatného počasí odložili na pátek. Flotila se uchýlila do bezpečí mariny v Budvě. Den jsme trávili odpočinkem a prohlídkou Starého města. Příjemný byl společný večer v restauraci před posledním dnem bojů. Start byl severně od Budvy s cílem před ostrovem Mamula. Slabý protivítr byl náročný na přesné vyvážení plachet a zároveň bojem o celkové vítězství. Tuto etapu jsme nazvali sprinterskou, protože byla na vzdálenost jen asi 6 Nm, ale upluto bylo mnohem víc. Po téměř čtyř a půl hodinách vyhrála velmi těsně loď Cirkus Maximus a tím zároveň zvítězila v celém závodě o pouhé dvě minuty. Podle vyjádření posádek se Černá Hora všem velmi líbila, dokonce byly hlasy, že to byla jedna z nejhezčích destinací z našich minulých regat. Opět se také potvrdilo známé



Dramatický boj za slabého větru na startu etapy u Sv. Nikoly

rčení, že i s malým kašpárkem se dá zahrát velké divadlo. A my jsme z malého větru stvořili velký dramatický závod až do poslední míle.

Jak už se stává, byly určité potíže technického rázu, jako například s rolováním plachty do stěžně či zapojení baterií na kataranu. Těm ale jistě nepomohla doinstalovaná pivní pípa svým velkým odběrem. Naše flotila již druhým rokem razí zpříjemnění plavby s použitím sudů na správné vyvážení lodi. Jedná se o posádku Lounský žraloci, která si nechala patentovat know-how na tento vynález.

Těšíme se na příští regatu, zvolíme dle dostupnosti Egadské ostrovy u Sicílie nebo řecké Dodekanésy.

**Text Vladimír Křepelka, komodor,
Vltava Sailing
Foto R. Cechl**



Jachty přisáté k pípě doprovodného kataranu Lounských žraloků

Celkové výsledky:

1. **Cirkus Maximus**, Oceanis 45, kpt. Miloš Vacek
2. **Losertovy děti**, Oceanis 45, kpt. Jaroslav Losert
3. **Pavel synek**, Oceanis 48, kpt. Petr Kořínek
4. **Cechlíci**, Oceanis 45, kpt. Radek Cechl
5. **Tovek**, Oceanis 48, kpt. Tomáš Vejlupek

inzerce

**VLTA
SAILING**



NÁMOŘNÍ JACHTING
+420 776 679 321 • charter@vltava-sailing.cz
www.vltava-sailing.cz

PRONÁJEM LODÍ
PRODEJ LODÍ
KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
HAUSBÓTY

Adrenalin na vlnách RaceCamp 2025 v Klecanech uzavřel sezonu



Odstartováno. Červinka s Krutišem vyráží do první jízdy kategorie B1.

RaceCamp, tradičně součást Slavností levého a pravého břehu, v polovině září uzavřel sezonu této soutěže s energií, technickými novinkami i dramatickými souboji, na které budou fanoušci dlouho vzpomínat. Na startovní čáře se sešla elita českého vodního motorismu. Pořadatelé z KVM OAK Bay ve spolupráci s Českým svazem vodního motorismu připravili perfektní trať a už dopoledne 13. 9. bylo jasné, že Klecany zazijí den plný rychlosti a adrenalinu.

Kategorie B1 nabídla drama v každé zatáčce

Jako první vyrazily na vodu čluny s přívěsnými motory do obsahu 0,99 litru. Jelo se dvakrát dvacet minut a o výsledcích rozhodovaly vteřiny.

Michal Taibl (individuální člen) vsadil na čistou stopu a dravý styl. Odměnou mu bylo vítězství, které ale zdaleka nebylo zadarmo. Martin Ryzník (TJ Blaník) mu visel doslova na zádi a ně-

kolikrát se pokusil o odvážný útok, kterému diváci tleskali vestoje. Na třetí příčce dojel Ondřej Pěknice (KVMS), který ukázal chladnou hlavu a precizní taktiku. Kategorie B1 byla učebnicí vodního motorismu. Rychlá, vyrovnaná a napínavá až do poslední bójky.

Kategorie B2 a B3 ukázaly sílu, rychlost a nové technologie

Po B1 nastoupily na trať společně kategorie B2 a B3, rovněž na dvě dvacetiminutové jízdy. Tady už šlo o maximální rychlost a také o to, kdo dokáže rozložit výkon motoru na celou délku závodu.

V B2 dominoval David Wimmer (KVMS). Jeho jízda byla suverénní, sebejistá a soupeřům nedala šanci. Druhý skončil týmový kolega Marek Halbich (KVMS), který se držel v závěsu a udržel si stabilní odstup. Třetí příčku vybojoval houževnatý Daniel Kudláček (KVM Kotva Brandýs).

Ve „velkých motorech“ kategorie B3 se vše soustředilo na Jiřího Fexu (KVM OAK Bay) a jeho zbrusu nový motor o výkonu 500 koní. Ještě před startem se mezi diváky i týmy mluvilo prakticky jen o něm. Fexa



Michal Taibl v akci – čistá stopa, dravý styl a jeho typické skákání po vlnách přinesly zasloužené vítězství v B1.



Největší pozornost budil Jiří Fexa se svým zbrusu novým motorem o výkonu 500 koní.



Mistr ČR David Wimmer a bronzový Daniel Kudláček v napínavém souboji kolem obrátky – kategorie B2.

V B2 získal titul jasně David Wimmer z KVMS, druhé místo připadlo Marku Halbichovi také z KVMS a třetí příčku obsadil Daniel Kudláček z KVM Kotva Brandýs.

Mistrem republiky v kategorii B3 se stal nepřehlédnutelný Jiří Fexa z KVM OAK Bay, stříbro vybojoval Tomáš Kohout z téhož klubu a bronz bral zkušený Hagen Jerzynsky z Německa.

Slavnostní vyhlášení doprovázely emoce, dlouhý potlesk a atmosféra, která potvrdila, že český vodní motorismus má nejen silné osobnosti, ale i velkou diváckou základnu.

www.racecamp.cz

ukázal všechno. Jeho člun doslova letěl po hladině, soupeřům odjížděl v přímých úsecích a zatáčky projížděl s jistotou. Zaslouženě tak ovládl obě jízdy a stal se hrdinou dne. Za ním dojel týmový kolega Tomáš Kohout (KVM OAK Bay), který si pohlídal druhou příčku. Silná dvojice OAK Bay tak proměnila B3 ve vlastní pódium.

Vyhlášení mistrů České republiky

Součástí klecanského RaceCampu bylo také slavnostní vyhlášení mistrovství České republiky 2025, které dodalo celé akci punc definitivního zakončení sezony. Mistrem ČR v B1 se stal Martin Ryzník z TJ Blaník, který celoročně podával stabilní výkon. Druhý skončil Michal Taibl a třetí Adam Dolák.



Závodní nadšenci Leon Goedecke a jeho navigátor z Německa patřili k výrazným účastníkům klecanského RaceCampu.

Globe40 2025/2026

Druhý ročník závodu kolem světa ve třídě Class40



Druhého ročníku Globe40 se účastní šestnáct mezinárodních týmů a převažují francouzské posádky. Prolog odstartoval na konci srpna ve francouzském městě Lorient. Trasa kolem

světa o šesti etapách obnáší 30 000 námořních mil a 140 dní na moři. Závod provede účastníky přes všechna klimatická pásma a kolem některých z nejznámějších mysů světa.

Oficiální start závodu do první etapy, která vedla na Kapverdské ostrovy, se uskutečnil v polovině září ze španělského Cádizu. Přibližně v půlce dubna 2026 se očekává návrat prvních lodí do cíle v Lorientu. Do té doby budou mít námořníci za sebou osm měsíců dobrodružství a okamžiků, které vyžadují vysokou psychickou a fyzickou odolnost.

Nejmladším přihlášeným týmem je německá dvojice Lennart Burke a Melwin Fink. Těmto závodníkům je pouhých 25 a 21 let a prezentují se s projektem Next generation around the world.

Flotila lodí teď míří k brazilskému pobřeží. V první části této etapy po překročení rovníku dokázala belgická posádka překonat dosavadní rychlostní rekord ve třídě Class40.

Nyní má hodnotu 440,2 námořních mil za 24 hodin, což znamená průměrnou rychlost 18,84 uzlů. Posádka SOGESTRAN – SEAFRIGO jede na lodi konstrukce Lift V2 Lombard se startovním číslem 187.

www.globe40.com



Les Voiles de Saint-Tropez Karel Komárek s týmem „V“ vybojoval cennou trofej



Na přelomu září a října se uskutečnil týdenní závod klasických jachet a plachetnic třídy Maxi Les Voiles de Saint-Tropez. Závodů se zúčastnilo 81 klasických jachet a 41 Maxi, čímž se letošní ročník stal rekordním.

Co se týče třídy Maxi, konkurence byla tvrdá. Tým s názvem „V“ s českým majitelem a kapitánem Karlem Komárkem získal trofej Edmonda de Rothschilda za nejlepší umístění v kategorii Maxi 1, před loděmi CAPRICORNO a LEOPARD 3, zatímco DJANGO 7X si odnesl titul v kategorii Maxi GP. CRAZY DIAMOND kapitána Enzo Pellizzara zvítězil jak ve třídě Maxi 5, tak celkově v Poháru města Saint-Tropez, čímž završil bezchybnou sérii závodů. V kategorii Big Boat Classic získala trofej Rolex loď CAMBRIA Chrise Barkhama, těsně před loděmi ELENA OF LONDON a ATLANTIC. Členem vítězného týmu „V“ Karla Komárka je kromě mnoha osobností světového jachtingu také David Křížek.

www.lesvoilesdesaint-tropez.fr



Lipno světové Festival of Sails



Jachetní klub Černá v Pošumaví na přelomu července a srpna hostil největší jachtařskou akci letošního roku, a to Festival of Sails. Dohromady přivítala 423 závodníků z 18 států světa.

Junioři v lodních třídách Cadet a RS Tera bojovali o tituly mistrů světa, v seniorské kategorii v lodní třídě Pirát se bojovalo o tituly evropské. Ideální jachtařské podmínky umožnily pořadatelům odstartovat

všechny naplánované rozjížděky a čeští závodníci se v početném poli rozhodně neztratili. Posádka Winklerová–Musilová v lodní třídě Cadet zajela historicky jeden z nejlepších výsledků. Dívky skončily 9. ze 79 startujících, Kamile Vlachové se dařilo v lodní třídě RS Tera PRO, ve které se umístila 10. ze 40 startujících, a bratři Siví tradičně skvěle obstáli v náročné evropské konkurenci v lodní třídě Pirát. Skončili na 18. místě ze 70 startujících.

„Máme obrovskou radost, že se nám opět podařilo proniknout na mapu světového jachtingu. Festival of Sails má ambici se stát každoročním závodem, který bude pevnou součástí mezinárodního kalendáře. Příští rok totiž přivítáme více než 500 jachtařů lodní třídy 29er na jejich evropském šampionátu,“ uvedl Václav Brabec za tým organizátorů.



Text Kamil Cebarb
Foto Festival of Sails
www.yccerna.eu

Mistrovství světa v olympijské třídě Formula Kite Vojtěch Koška na šestém místě, Dominika Braunová na třicátém



České barvy byly pořádně vidět na letošním mistrovství světa v olympijské třídě Formula Kite, které se konalo na přelomu září a října na Sardinii. Do závodu v italském letovisku Quartu Sant'Elena na pláži Poetto nastoupilo 62 mužů a 34 žen z více než dvaceti zemí. Po celý týden panovaly proměnlivé podmínky od slabého onshore větru až po silný a poryvový mistral. To prověřilo nejen techniku, ale i psychickou odolnost závodníků.

Vojtěch Koška z TJ Sailing Pálava skončil v silné světové konkurenci na vynikajícím šestém místě a potvrdil příslušnost k absolutní světové špičce. Dominika Braunová, také z TJ Sailing Pálava, obsadila 30. příčku mezi ženami a získala cenné zkušenosti do dalších let, stejně jako dva další čeští reprezentanti Jindřich Houštěk a nejmladší, teprve 15letý Štěpán Beneš. Češi tak patřili k nejpočetnějším výpravám šampionátu.

„Mám velkou radost, že se mi podařilo postoupit až do semifinále a skončit šestý. Mrzí mě, že jsem ve chvíli rozhodnutí udělal chybu krátce po startu, kvůli které jsem

ztratil rychlost. Ale беру to pozitivně – ukázalo mi to, že mám na to jezdit s nejlepšími,“ řekl po dojezdu Vojtěch Koška.

Tituly mistrů světa vybojovali domácí Ital Riccardo Pianosi a Nizozemka Jessie Kampman. Pianosi využil znalosti místních podmínek a před domácím publikem odolal tlaku druhého Maximiliana Maedera či

třetího Francouze Benoita Gomeze. Jessie Kampman potvrdila formu, kterou předváděla po celý týden, a ve finále odrazila útoky celkově druhé šestinásobné šampionky, Američanky s českými kořeny Danieley Moroz i obhájkyňe titulu Francouzky Lauriane Nolot.

Foto © IKA media / Robert Hajduk



TRUC REGATA oslavila 40 let Vrchol sezony jachtingu na Slapech



Jubilejní 40. ročník tradičního závodu kajutových plachetnic TRUC REGATA přilákal na konci srpna do Modré loděnice na Ždání 46 plachetnic a potvrdil pověst přátelského, ale poctivě závodního setkání na Slapské přehradě.

Tato regata vznikla jako pohodový, komunitní podnik a postupně vyrostla ve vrchol sezony místního jachtingu. Závod je dlouhodobě ukot-

ven v regionální scéně. V termínových listinách Slapského poháru figuruje jako dálková regata kajutových lodí a každoročně přitahuje jak místní, tak přespolní posádky díky atmosféře i zázemí Modré loděnice. Tradičně pak patří díky všem účastníkům, pořadatelskému týmu Modré loděnice a partnerům závodu, kterými byly jako každý rok redakce časopisu Yacht, Sailing centrum, Jacht servis Vébr, Big Shock a Ranč v Buši.

Pořadatelem závodu je Modrá loděnice Jacht-klub, jenž po dojetí zveřejnil fotografie a finální výsledky 40. ročníku, které je možné zhlédnout na www.modralodenice.cz.

Historie TRUC REGATY

• 80. léta

Dnešní TRUC REGATA navazovala na Star regatu, kterou pořádala TJ STAR od roku 1984 pod vedením Ludka Kopřivy.

• 90. léta

Regata se etablovala jako neformální setkání jachtařů na Slapech, jako takový trunc podnik proti oficiálnímu kalendáři závodů pod Českých svazem jachtingu, který rychle získával popularitu.

• 2000–2010

Postupně se stal závod jedním z vrcholů Slapského poháru a pravidelně přitahoval desítky posádek z celé republiky.

• Současnost

Modrá loděnice dodala závodu pevné zázemí, atmosféra zůstala přátelská a komunitní a právě to je důvod, proč se TRUC REGATA drží na scéně už čtyři desetiletí.



Jakub Roušal Obojživelník mezi vlnami a sněhem



Třináctiletý Jakub Roušal z malé horské vesnice v Krkonoších se rozhodně nenudí. Zimu tráví na snowboardu, léto na windsurfu. A v obou sportech sklízí úspěchy. Jeho příběh je důkazem, že i z hor lze dojet až k mořským vlnám.

K windsurfingu Jakuba přivedl jeho tatínek, který sám jezdí od mládí. „Když mi byly čtyři roky, byli jsme tři měsíce v Maroku, kde tatka jezdil každý den. Moc se mi to líbilo. K šestým

narozeninám jsem dostal svou první plachtu a nafukovací paddleboard,“ vzpomíná Jakub. Už tehdy ho uchvátily rychlost a volnost, kterou vítr na moři přináší.

Po třídě Techno 293 přešel na iQFoil, moderní disciplínu, kde se prkno díky foilu zvedne nad hladinu. Za svůj největší závodní zážitek považuje loňské mistrovství světa na Balatonu, kde skončil pátý v kategorii U13 s plachtou 5.0.

Kromě vody patří Jakubovi i hory. Na lyžích stál už ve dvou letech, ale od pěti ho víc lákal snowboard. „V deseti jsem jel první závody, rovnou mistrovství ČR, kde jsem skončil třetí. Letos jsem byl čtvrtý na Olympiádě dětí a mládeže v obřím slalomu.“ I tady se projevuje jeho všestrannost: „Snowboard mi pomáhá i na vodě, hlavně v rovnováze a rychlosti.“

„Nejvíce mě podporují rodiče, jsou se mnou na všech závodech a se vším mi pomáhají,“ říká Jakub. V jachtingu by se chtěl kvalifikovat na Olympiádu dětí a mládeže, která se příští rok koná v Dakaru, a na foilu zkusit větší mezinárodní závody.

A co by poradil ostatním dětem, které chtějí začít? „Ať to zkusí! Je tam skvělá parta lidí a navzájem si pomáháme. Nejlepší je začít na Technu 293, tam se člověk naučí všechno: ovládat plachtu, číst vítr i orientovat se na vodě.“

Když nefouká ani nesněží, Jakub si jde vyčistit hlavu k rybníku na ryby. Ale jakmile se rozfouká vítr nebo začne padat sníh, je jasné, kde ho najdete.

Foto archiv Jakuba Roušala



IT Regatta 2025 Poprvé OPEN

IT Regatta byla letos otevřena úplně všem, tedy jak firemním, tak i běžným sportovním posádkám. Ve dvou kategoriích Sport a Komfort se jich sešlo celkem sedmnáct.

Závodilo se ve dvou flotilách. První tvořily nové sportovní lodě First 36, druhou pak lodě Bavaria 46 Cruiser. Regata proběhla letos v opravdu letních podmínkách. Navzdory tomu, že se konala v polovině září, bylo horko jako v červenci a převládaly ideální jachtařské podmínky. V kategorii First 36 zvítězil tým Physter s kapitánem Ondřejem Bobkem a se šesti tituly dorovnal na čele historických vítězů IT Regatty tým ICZ. V kategorii Bavaria 46 Cruiser ovládl závod poprvé ELOS Sailing Team pod vedením zkušeného Jožky Hnilici.

Otevření druhé flotily a kategorie Sport přineslo do IT Regatty více závodění a doplnilo pole o zkušené jachtařské týmy. Pro



velký úspěch se bude tento model závodu opakovat i příští rok. Pro sportovní posádky je to příležitost, jak si zazávodit na v současnosti pravděpodobně nejsportovnější flotile one design lodí v Chorvatsku, a to First 36, které bývají na jiných

závodech plně obsazené. Zároveň se opět potvrdilo, že září a teplý mistral o síle 10–18 uzlů jsou pro většinu závodníků opravdu nejoblíbenějšími podmínkami pro účast na regatě. Více info na www.itregatta.cz

VistaJet v Praze Soukromé lety pro firmy i majitele jachet



Globální soukromá letecká společnost VistaJet uspořádala v Praze exkluzivní prezentační akci. Soukromá letecká doprava se i v našem regionu stále více ukazuje jako strategická výhoda pro firmy s ambicemi působit na světových trzích i pro majitele jachet. „České společnosti se rychle rozšiřují, navazují mezinárodní partnerství a investují kapitál za hranicemi. Potřebují rychlý, flexibilní a celosvětový přístup, a přesně to VistaJet poskytuje“, uvedl Mats Leander, prezident VistaJet pro severské a východoevropské země.

Počet soukromých letů z ČR vzrostl v 1. pololetí 2025 o 8%. Flotila VistaJet čítá více než 270 letadel, včetně typu Global 7500 pro lety na dlouhé vzdálenosti.

„Vedení firem má jasno: nechtějí nést odpovědnost za vlastnictví letadla, ale potřebují k němu spolehlivý přístup. V tom vyniká právě VistaJet“, zdůraznila Michelle Rosa-Wolfe, výkonná viceprezidentka VistaJet pro východní Evropu.

VistaJet investuje do udržitelného leteckého paliva, minimalizuje přesunové lety a provozuje transparentní program kompenzace uhlíkových emisí.

www.vistajet.com



Jeanneau Merry Fisher 895
2023
120.000 €/VAT excl.



Beneteau Antares 8
2026
89.830 €/VAT excl.



Beneteau Antares 11
2025
255.400 €/VAT excl.



Beneteau Flyer 9
2021
95.750 €/VAT excl.



Parker Monaco 110
2023
275.000 €/VAT excl.



Beneteau Gran Turismo 40
2020
339.000 €/VAT incl.



Beneteau Gran Turismo 45
2022
519.000 €/VAT excl.



Galeon 410 HTC
2024
749.000 €/VAT incl.



Galeon 440 Fly
2024
880.000 €/VAT excl.



Galeon 500 Fly
2023
1.090.000 €/VAT excl.



Sirena 58
2022
1.390.000 €/VAT excl.



Beneteau Grand Trawler 62
2023
1.995.999 €/VAT excl.

AVENTURA BOATS

+420 723 718 004 | office@aventuraboats.cz
+421 949 626 307 | office@aventuraboats.sk

www.aventuraboats.cz
www.aventuraboats.sk

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.: +420 775 571 120**, inzerce lze podávat i **e-mailem: marketa@yacht.cz**.

PRODEJ

MOTOROVÉ ČLUNY



Zodiac Nomad 3.1 PVC. Lehký nafukovací člun s hliníkovým trupem a zdvojenou podlahou, který hravě uveze až 5 osob. Ideální jako tendr k větším jachtám a katamaránům, jako zajímavá alternativa pro začínající námořníky i pro rodinnou rekreaci. Rok starý člun, byl pouze jednou na vodě. Délka 3,07 m, šířka 1,68 m, hmotnost 61 kg. K okamžitému odběru v pražské prodejně MARINE CENTRUM. Původní cena 96 000 Kč, nyní 49 000 Kč. Kontakt: praha@marine.cz, +420 605 245 414



Merry Fisher 605 s motorem Suzuki 115 HP. Nejmenší loď z oblíbené řady Merry Fisher. Jednoduchý transport a komfort MF. Kontakt: fasyachting.cz, +420 602 378 877



Coaster 600 DC, prostorná pohodlná loď s velkou palubou má mnoho míst k sezení. Vhodná pro rodinné výlety, vodní sporty či rybaření. Teakový stůl na palubě lze přeměnit v opalovací lůžko pro 2 osoby. Loď je vybavena motorem Mercury F 150L PRO XS + výbava. Hmotnost 1 100 kg. Max. výkon motoru 175 HP, počet osob 6, kategorie C. Cena: 1 590 968 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



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



Merry Fisher 795 Sport s motorem Suzuki 250 HP. Loď, která potěší jak rodinu, tak rybáře. Podrobné informace na tel.: +420 602 378 877, fasyachting.cz



Bayliner 255 SB, MerCruiser 5,0 MP/ Bravo 3 se zabudovaným elektromotorem, r. v. 2012. Koupěna nová v roce 2016. Používaná pouze na sladké vodě. Najeto 90 motohodin. Stav nové lodě. Pravidelný posezonní servis a zimní parkování v zateplené garáži. Bowthruster na parkování, elektrická nerezová kotva, tažné oko pro lyžaře, GPS Garmin se sonarem. TP a revize do 08/2028. K lodi je v ceně přepravník s nosností 3 500 kg. Cena 1 890 000 Kč. Kontakt: +420 777 557 140, zzieglarova@cld.cz



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



Drago s továrním podvozkem Pontgratz. Loď je ve výborném stavu, nová el. instalace, měnič na 220 V s nabíječkou na 12 V, veškeré náplně, filtry, svíčky, atd. Motor Volvo Penta 3,0l. Nové bimini, lze uzavřít ze všech stran, spaní v kajutě, el. kotevní vrátek, sprcha na zádi, koupací plato, schůdky, nová čtyřlístá vrtule, náhradní další dvě třílísté. Nová baterie 100 Ah, vodní čerpadlo a alternátor. Kontakt: +420 775 706 001, pavel.veverka@volny.cz



Člun **Regal 202 SC**, délka 6 m, šířka 2,5 m s motorem Volvo Penta 5.0, výkon 155 kW, r. v. 1994. Člun je přes své stáří velmi zachovalý a též málo ježděný. Záznam motoru je cca 450 motohodin. Součástí člunu je transportní podvalník a krycí perseník. Cena 245 000 Kč. Kontakt: +420 724 560 201



Coaster 640 SD, moderní motorová loď vhodná k rekreačním projíždkám a sportovnímu využití. V přední části lodi se nachází velká opalovací plocha. Loď disponuje prostornou kajutou s dostatkem místa pro 2 dospělé a 2 děti. Prostor kokpitu lze zastřešit kompletním cabriem s odepínacími boky. Loď je vybavena motorem Mercury F 150L PRO XS + výbava. Délka 640 cm, šířka 255 cm, hmotnost 1 250 kg. Max. výkon motoru 175 HP, počet osob 7, kategorie C. Cena: 1 574 399 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



Corsiva 505 New Age, elegantní motorová loď Corsiva 505 New Age nabízí prostorný interiér včetně úložných míst a pohodlného sezení. Ideální volba pro rekreační výlety či rodinné plavby. Loď je vybavena motorem Mercury F 60 ELPT EFI+ výbava. Délka 495 cm, šířka 205 cm, hmotnost 540 kg vč. motoru, počet osob 5, kategorie C. Cena: 834 508 Kč, kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



Cranchi M 44 HT, modelový rok 2018. Barva zlatá, bronzová. Motor: 2x VOLVO PENTA D6 EVC/E/DPH, výkon 2x 400 HP (2x 294 kW). Počet motohodin 240 mh, 2 kajuty, 2 koupelny, 5 lůžek na spaní, bohatá výbava. Délka 13,82 m, šířka 4,06 m, hmotnost 10,9 t, ponor 0,96 m, palivová nádrž 940 l, maximální počet osob 12. Cena: 300 000 EUR. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 656 041



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



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



Saver 690 Cabin sport s motorem Mercury F150 XL, 110 kW. Délka 6,98 m, šířka 2,53 m, modelový rok 2020. WC, sprcha, lednice v kajutě, plachta zakrytí přídě a kokpitu, stůl v kokpitu, bimini. Velmi dobrý stav. Cena včetně vleku: 1 250 000 Kč bez DPH. Kontakt: zzieglrova@cld.cz, +420 777 557 140



Marion 530 Tender, otevřená střední loď, centrální řídicí konzole, určena pro provoz na vnitrozemských vodách. Bohatě čalouněné sedačky a lavice, koupací plato. Možnost osazení motorem do 15 HP. Cena od 221 000 Kč. Kontakt: filip.kadlec@hondamarine.cz, +420 607 951 492



Giant 475 Sport, sportovní loď je ideální volbou pro jízdu ve skluze. Loď je vybavena dvoubarevnými matracemi, které lze z pohodlného sezení proměnit v opalovací lůžko. Loď je opatřena motorem Mercury F 60 ELPT EFI+ výbava. Délka 470 cm, šířka 190 cm, hmotnost 390 kg, max výkon motoru 70 HP, počet osob 5, kategorie C. Cena: 656 324 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



Bassová loď **Velez 585** vyniká svou kombinací designu a funkčnosti. Díky svému uspořádání nabízí dostatek místa pro 5 osob a flexibilitu pro každodenní rybaření. Loď je vybavena motorem Mercury F 150 XL PRO XS + výbava. Délka 585 cm, šířka 220 cm, hmotnost 837 kg, max. výkon motoru 150 hp, počet osob 5, kategorie C. Cena: 1 387 293 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz

KATAMARANY



Fountaine Pajot Astrée 42 „VESPERA“, r. v.: 2020, funguje v charterové flotile v Sukošanu, kde musí zůstat po celou sezonu 2025, poté se nový majitel může rozhodnout, zda bude pokračovat v programu charter management, nebo začne loď používat pro vlastní účely. Loď může zůstat v charteru bez problémů dalších minimálně 5 let. Loď je v současné době financována leasingem, který končí v srpnu 2027, takže v případě převodu celé společnosti není třeba nic měnit a stačí jednoduše pokračovat ve splátkách leasingu. 2x Volvo D2-50, 4 dvoulůžkové kajuty + 2 skipperské kajuty v předních, 4 toalety, elektronika Garmin, klimatizace v salonu i kajutách, solární panely, elektrické koupací plato s nosičem člunu, kompletní bezpečnostní a kuchyňská výbava v ceně, záchranný ostrůvek, člun 3,40 m bez motoru. Cena: 419 000 € bez DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com

PLACHETNICE



Beneteau Oceanis 31 „BEJBY“, r. výroby: 2014, pro 6 osob. Délka: 9,66 m, šířka: 3,39 m, ponor: 1,80 m, plocha oplachtění: 49 m². Motor Yanmar 3YM30 (21 HP). Nádrž na vodu: 290 l. Nádrž na palivo: 130 l. 2 kajuty, počet lůžek v kajutách: 4, počet lůžek v salonu: 2. Cena: 64 000 € bez DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com



Beneteau Oceanis 41 „GEMINI“, r. v.: 2013. Loď je ve skvělém stavu, využívána pouze pro rodinnou dovolenou, pravidelný servis prováděný Beneteau dealerem. Patentovaný systém DOCK & GO. Motor Yanmar 3JH5CE POD60 DOCK&GO (912 motohodin), 3 kajuty, 2 toalety, spirová hlavní plachta, lazy bag, rolovací gena (NOVÁ 2025), týková paluba, týkový kokpit, sprcha v kokpitu s teplou vodou, elektrický kotevní naviják 1 000 W s dálkovým ovládáním z kokpitu s počítadlem, elektrický sklopný koupací plošina, elektronika Simrad, plná bezpečnostní výbava v ceně. Poslední obnova antifoulingu a kompletní servis proveden v květnu 2025. Registrována pod českou vlajkou, kotví u našeho mola v Marině Dalmacija v Sukošanu v Chorvatsku. Cena: 149 000 € včetně českého DPH. Pokud je kupující registrovaný k DPH v zemi EU nebo v případě vývozu mimo EU, je možný prodej bez DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com



Bavaria Cruiser 46 „DAFNĚ“, r. v.: 2016. Ve velmi dobrém stavu, pravidelně servisovaná, nové plachty v roce 2022, bowthruster, solární panely, 4 kajuty, 3 toalety. Délka 13,6 m, šířka 4,35 m, výška stěžně nad vodou 21,2 m, plocha oplachtění 108,3 m², motor Volvo Penta 53 kW. Umístění Marina Zadar, česká vlajka. Cena 160 000 € bez DPH. Kontakt: 725 879 896, bavaria@kws-sports.cz



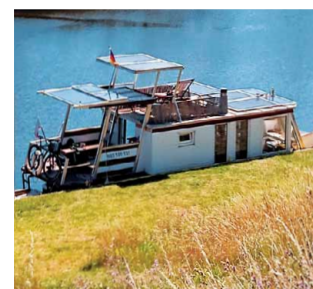
Hledáme
nového kolegu
do naší pražské
prodejny.

yacht@avaryacht.cz
+420 777 077 167



Bavaria Cruiser 37 „DIANA“, r. v. 2016 ve velmi dobrém stavu, pravidelně servisovaná, nové plachty v roce 2022, bowthruster, solární panely, 3 kajuty, 1 toaleta. Délka 10,9 m, šířka 3,67 m, výška stěžně nad vodou 17,2 m, plocha oplachtění 65,7 m², motor Volvo Penta 20,1 kW. Umístění Marina Zadar, česká vlajka. Cena 105 000 EUR bez DPH. Kontakt: +420 725 879 896, bavaria@kws-sports.cz

RŮZNÉ



Celoroční obytná loď. Délka 11 m, šířka 2,6 m, výtlak 4 t. Rok výroby 2016. Pohon motor Suzuki 20 HP + 2x 1,1 kW elektromotor. Úspěšná loď na dlouhé plavby a pobyt. Cena 789 000 Kč. Tel.: +420 603 100 137

PRODEJNÍ MÍSTA ČASOPISU YACHT

»»» PRAHA

balance club
BRUMLOVKA

FITNESS & WELLNESS



Balance Club Brumlovka
Vyskočilova 1100/2, Praha 4

tel.: + 420 234 749 811
e-mail: info@balanceclub.cz
www.balanceclub.cz

YACHT CLUB CERE
PODOLÍ | DOCK | NECHRANICE

www.cere.cz

DOMANSKÝ.cz **MPOSKA**

yacht.cz **CompoTech**
Carbon Composite Components

soukup&partners
REALITNÍ KANCELÁŘ

KUPKOLO

SPOLU NA JEDNÉ LODI

HONDA MARINE

PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství

VÝHRADNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR
závěsné lodní motory – HONDA HONWAVE
nafukovací čluny – HONDA HONWAVE
nafukovací čluny s pevným kýlem – SPORTIS,
CAPELLI, HIGHFIELD
obytné lodě – NAUTIC-YACHT
motorové čluny – AMT, MARION
hliníkové pracovní lodě – MS BOAT,
HIGHFIELD RIB, ARRONET

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

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

**HLEDÁME
NOVÉ
PRODEJCE**

VÍCE INFORMACÍ:
+420 775 571 120
info@yacht.cz

MARINE CENTRUM

PRODEJ LODÍ, ČLUNŮ, VODNÍCH
SKÚTRŮ A LODNÍCH MOTORŮ
AUTORIZOVANÝ SERVIS

Laminátové lodě - Saver, Sea Ray
Vodní skútry - Sea-Doo
Nafukovací čluny - Gladiator, Zodiac,
Bombard, AKA Marine, Allroundmarin
Hliníkové čluny - Marine
Lodní motory - Tohatsu, Mercury,
Yamaha, Suzuki, Parsun, Volvo Penta
Přívěsy - CBS Remorques

Komořanská 326/63, 143 00 Praha 12 - Modřany
tel.: +420 739 051 735; praha@marine.cz

www.marine.cz

YachtNet

Kapitánské kurzy
v Chorvatsku

Průkazy MDČR
C, B, A IHRB

Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze

Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice

Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

»»» ČECHY

**PRONÁJEM LODÍ
KAPITÁNSKÉ
KURZY
POZNÁVACÍ
PLAVBY**

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht

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

akita yacht

pronájem lodí
kondiční plavby
praktické
kurzy

**Velikonoční
regata 2026**

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

KWS

U nás máte vše na jedné palubě

PRODEJ A SERVIS LODÍ
A LODNÍCH MOTORŮ

KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLAVBY

PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku

České Budějovice
Lidická tř. 1277/252

www.kws-sports.cz

MARINE

PRODEJ LODÍ, ČLUNŮ, VODNÍCH
SKÚTRŮ A LODNÍCH MOTORŮ
AUTORIZOVANÝ SERVIS

Laminátové lodě - Saver, Sea Ray
Vodní skútry - Sea-Doo
Nafukovací čluny - Gladiator, Zodiac,
Bombard, AKA Marine, Allroundmarin
Hliníkové čluny - Marine
Lodní motory - Tohatsu, Mercury,
Yamaha, Suzuki, Parsun, Volvo Penta
Přívěsy - CBS Remorques

Řádová 465, 549 01 Nové Město nad Metují
tel.: +420 491 474 042; marine@marine.cz

www.marine.cz

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

PRODEJ A SERVIS

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

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

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

yacht

Kompletní seznam
prodejních míst



www.yacht.cz/
o-casopisu/kde-koupit/

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

W BOATS

- prodej a servis motorových člunů
- lodní motory Suzuki, Mercury
- převážní vleky Tema
- příslušenství, doplňky

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

www.wboats.cz • info@wboats.cz

BOHEMIA MARINE

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

tel.: +420 605 294 983

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

AEROMEDICAL
CZ AME-R MUDr. Klára Sekyrová

**NÁMOŘNÍ
A LETECKÝ LÉKAŘ**

Zdravotní posudky pro jachtaře
i profesionální námořníky v Ostravě a Krnově!

ONLINE
REZERVACE



www.aeromedical.cz

»»» SLOVENSKO

magnet press

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

Po-Pá: 7:00 - 18:00
So: 8:00 - 12:00

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

www.press.sk
listujte s námi

Objevujte svět **JACHTINGU**



facebook.com/casopis.yacht/#



instagram.com/casopis_yacht/

yacht

ČASOPIS O LODÍCH

10 x ROČNĚ



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



yacht.cz



Sun Odyssey 415

Letošní novinka od Jeanneau vychází z designu trupu ikonického modelu Sun Odyssey 410. Nový model je lehčí a disponuje větší plochou plachet, což zaručuje lepší odezvu a výkon. Budeme mít příležitost testovat ji na moři.



Cruise Sub 7

Světový lídr v oblasti výroby ponorek s posádkou míří na trh superjacht a připravil řešení, které umožňuje komerčním provozovatelům jacht nabízet nezapomenutelné zážitky v ponorkách, aniž by bylo nutné vlastnit ponorku nebo si budovat vlastní provozní kapacity.



Axopar 38

Zcela nová řada má způsobit revoluci v pojetí plaveb za dobrodružstvím. První model v této řadě, Axopar 38 XC Cross Cabin, bude mít světovou premiéru na veletrhu Boot Düsseldorf v lednu 2026.

YDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel a šéfredaktor

Daniel Guryča

Inzerce, distribuce a předplatné

Markéta Pelcmanová

Marketing

Jana Ježková

Spolupracovníci

Radek John, Pavel Kreuziger,
František Novotný, Eliška Nagyová

Předplatné

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

Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS
Press Media

Předplatné na Slovensku

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

Distribuce a předplatné na Slovensku

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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



MOBIL



TABLET



ONLINE



FACEBOOK



INSTAGRAM

PDF verze k dispozici na www.yacht.cz

DALŠÍ TITULY:

WINE
& Degustation

Nejlepší vína
České republiky



Objevte
Liparské ostrovy
při jedinečném zážitku
na plachetnici



www.gais.cz

Marina di Portorosa, Sicily, Italy

CZ +420 736 117 206 | IT +39 339 724 5989



GALEON

GALEON 560 FLY

Luxus s plážovým režimem



AVENTURA
BOATS

OFFICIAL DEALER
ADRIATIC, AUSTRIA, SLOVAKIA & CZECH REPUBLIC

AVENTURA BOATS

Office: Czech Republic
+420 723 718 004
office@aventuraboats.cz
www.aventuraboats.cz

Office: Slovakia
+421 949 626 307
office@aventuraboats.sk
www.aventuraboats.sk