

12 / 2025

# yacht



XXXII. ročník  
119 Kč / 5,99 €



PLACHETNICE

**Beneteau  
OCEANIS 52**

**44**

PLAVBY

**Sail Amsterdam  
Na vlnách vzpomínek**

**56**

CHARTER

**Speciál věnovaný  
pronájmu lodí**



## PRESTIGE F4.9 & PRESTIGE F5.7



M-Line/ M48 - M7 - M8  
X-Line/ X60 - X70  
F-Line/ F4.3 - F4.9 - F5.7 - 420 - 460 - 520 - 590

[www.prestige-yachts.com](http://www.prestige-yachts.com)  
[www.milyo-yachts.com](http://www.milyo-yachts.com)



PRESTIGE®



Milí čtenáři,

dostává se vám do rukou poslední vydání roku 2025. Tradičně se v tomto čase věnujeme problematice pronájmu lodí. Právě v zimě se v minulosti rozhodovalo o tom, jaká bude následující sezona. Dávno je pryč doba, kdy jsme připravovali seznamy lodí a marin, podle kterých jste si loď na příští rok mohli vybírat. Nabídka lodí se přesunula do „onlinu“, což je pro nás všechny mnohem komfortnější, rychlejší a aktuálnější. Bohužel i v této oblasti se letos na podzim objevily firmy, které jsou schopny zneužít honbu nás zákazníků za co nejnižší cenou a nabízejí neexistující lodě za nereálné ceny jen proto, aby získaly zálohu. Letošní téma Charteru je tedy dané a začíná na straně 56. Pokud plánujete rezervaci lodě, je fajn vybrat loď, která reálně existuje u firmy, jež je prověřená a je schopná obratem zodpovědět uspokojivě všechny dotazy a zajistit, aby vaše dovolená na palubě jachty proběhla v klidu.

Pokud vás půjčování lodí omrzelo a plánujete nákup vlastní lodě, doporučuji navštívit lednovou výstavu boot v Düsseldorfu. Podobně jako na podzim v Cannes budou tradičně na stáncích největších loděnic zástupci z České republiky. Na jednom místě lze získat dobrý přehled o aktuální nabídce. Většina výrobců používá během výstavy speciální ceníky a různé cenové pobídky, což může urychlit rozhodování. Přehled pozvánek zástupců českých firem na bootu přinášíme na straně 8.

Během listopadu pravděpodobně řada z vás sledovala online závody Transat Café L'Or a především pozici česko-francouzského týmu v Class 40. Soutěže to byly dramatické až do samého závěru. První tři lodě se „utrhlý“, ale skupinka dalších osmi lodí měla šanci zasáhnout do konečného pořadí až do samého závěru. Česko-francouzská posádka Milan Koláček a Pierre Brasseur skončila celkově na osmém místě, což lze považovat za velký úspěch. Milan Koláček se stal i celkovým vítězem v letošní anketě Jachtař roku 2025.

Na příští rok chystáme několik novinek. Časopis Yacht bude od roku 2026 vycházet jako čtvrtletník, ve kterém budete nadále nacházet testy, představení lodí a reportáže ze zajímavých plaveb a destinací. Časopis plánujeme rozšířit o rozhovory se zajímavými lidmi a podrobnější články o technických novinkách.

Pro rychlé aktuální informace budeme využívat online zprávy na **yacht.cz**.

Pohodový závěr roku a vše dobré v roce 2026 vám za celou redakci přeje

**Daniel Guryča**  
vydavatel



PDF verze k dispozici na [www.yacht.cz](http://www.yacht.cz)







## 16 | ITAMA 54

Známa italská značka rozšiřuje nabídku o model Itama 54, který měl světovou premiéru na podzim v Cannes.

### AKCE

- 8** POZVÁNKY  
BOOT DÜSSELDORF

### NOVÉ LODĚ

- 12** EVENE TENDERS  
**12** AXOPAR 38  
**13** RANIERI NEXT 255 LX  
**14** SANLORENZO SHE

### MOTOROVÉ JACHTY

- 16** ITAMA 51

### PLACHETNICE

- 26** BENETEAU OCEANIS 52

- 34** SUN ODYSSEY 415

- 40** SY 60 'AQUA

### TECHNIKA

- 33** ELEKTROMOTOR RAD 120  
**33** BATERIE BANNER

### PLAVBY

- 44** SAIL AMSTERDAM  
**50** JIŽNÍ SVÉDSKO – PLAVBA  
Z YSTADU DO MALMÖ  
**74** S ANNOU Z PŘÍSTAVU  
SANDNESSJØEN  
DO BODØ  
**80** BENÁTSKÁ EXPEDICE

### CHARTER

- 56** OHLÉDNUTÍ ZA CHARTERO-  
VOU SEZONOU 2025  
**63** KURZY / ŠKOLICÍ STŘEDISKA  
**64** YACHTNET – 26 LET  
NA VLNÁCH  
**66** YACHT-POOL PORADNA  
**68** ONLINE REZERVAČNÍ  
PLATFORMY  
**70** REGATA PO STOPÁCH  
ODYSSEOVÝCH

### LODNÍ MENU

- 72** ŘECKÉ VÁNOCE  
PROVONĚNÉ KAŠTANY



# BYCHL YACHT CENTRUM

Výhradní zastoupení společností Sunseeker, Marex, Hydrolift a Williams pro Českou a Slovenskou republiku

## VAŠE CESTA NA MOŘE začíná s námi!



### BYCHL YACHT CENTRUM

Hodkovická 1379a, 252 50 Vestec, Praha-západ  
tel.: +420 241 007 111 mobil: +420 602 231 857  
e-mail: yacht@bychlgroup.cz, www.bychlyacht.cz







## 34 | SUN ODYSSEY 415

Představíme vám nový model, který mění pravidla moderní rodinné plavby a zároveň zajišťuje vynikající výkon.



## 56 | OHLÉDNUTÍ ZA CHARTEROVOU SEZONOU 2025

Zeptali jsme se majitelů vybraných charterových společností na jejich postřehy a dojmy z uplynulé sezony i na aktuální situaci na trhu a na to, kam celé odvětví směřuje.



## 80 | BENÁTSKÁ EXPEDICE

Radek John popisuje nečekaně napínavou plavbu ze Zadaru do slavného italského města na vodě, do Benátek a zpět.



## 104 | JACHTAŘ ROKU

Kdo se stal jachtařem roku 2025? Letos poprvé se vyhlášení uskutečnilo ve velkém společenském formátu v prostorách Národního domu na Vinohradech, kde vyhlášení výsledků ankety proběhlo v polovině listopadu.

### HISTORIE, LIDÉ

- 84 GEORGE VANCOUVER
- 88 VÍTEZNÉ SOUBOJE USS CONSTITUTION, 1812
- 93 NAD HVĚZDAMI A KNIHAMÍ S RUDOLFEM KRAUTSCHNEIDEREM

### SERVIS, ZÁVODY

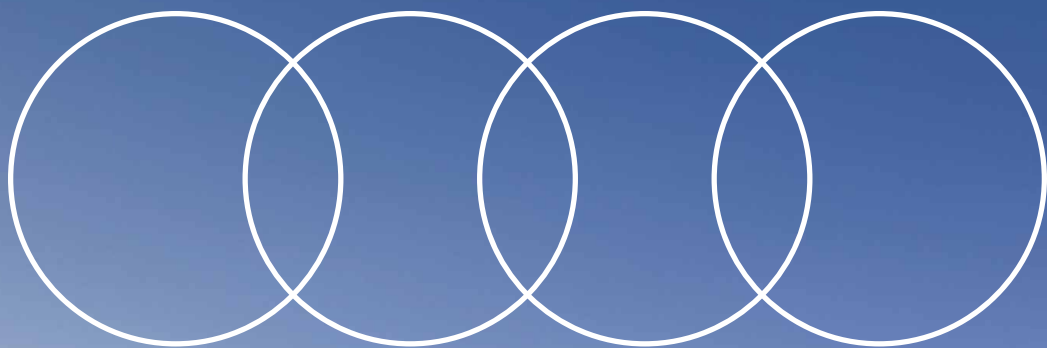
- 96 TRANSAT CAFE L'OR
- 100 29. ČESKÁ NÁMOŘNÍ RALLYE
- 103 PALAGRUŽA CUP 2025
- 104 JACHTAŘ ROKU

- 105 RAIFFEISEN TROPHY ISLANDS 2026
- 106 ROZHOVOR S MICHALOU ŠVEJDOVOU
- 108 OHLÉDNUTÍ ZA SEZÓNOU SOUROZENCŮ DRYJÁKOVÝCH
- 109 FORMULA KITE
- 109 INTERNATIONAL CHARTER EXPO 2025



Na titulní straně BENETEAU OCEANIS 52, který představujeme na straně 26.





# Zcela nové Audi A6

Evoluce legendy



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub>:  
2,3-8,0 l/100 km | 15,33 kWh/100 km, 51-181 g/km.

**ROS, a.s.**  
Poříčí 124/3, Brno  
[www.audi.cz/ros](http://www.audi.cz/ros)



### ALTUMARE

Největší výrobce katamaranů na světě, společnost **Lagoon**, kterou v ČR a SR zastupujeme, představí na výstavě v Düsseldorfu svoji letošní novinku Lagoon 38, jehož výroba už běží na plné obrátky, a v roce 2026 se s ní můžete setkat v charteru. Pokud chcete mít jistotu, že si katamaran na výstavě boot v klidu prohlédnete, rezervujte si termín na webu. Vstupenky na výstavu dostanete jako pozornost zdarma.

Italský výrobce motorových jachet Sanlorenzo, kterého Altumare zastupuje, se výstavy v Düsseldorfu tradičně zúčastní s expozicí navrženou uměleckým ředitelem Pierem Lissonim. Na prohlídku stánku **Sanlorenzo** je potřeba domluvit si termín předem opět na webu. Vstupenky zdarma samozřejmě také zašleme.

[www.altumare.cz](http://www.altumare.cz)



### AVENTURA BOATS



Setkejte se s námi na veletrhu boot Düsseldorf. Navštivte tým Aventura boats na stáncích **Galeon**, **Beneteau** a **Greenline Yachts** a objevte širokou škálu nových modelů, designových novinek a zajímavých inovací pro sezonu 2025/26. Prohlédněte si naše nejnovější jachty a najděte si loď podle svých potřeb ještě před začátkem sezony. Po celou dobu veletrhu budeme k dispozici pro schůzky, konzultace a individuální prezentace. Těšíme se na vás v Düsseldorfu.

[www.aventuraboats.cz](http://www.aventuraboats.cz)

### BEMEX BOOT

Oficiální dealer plachetnic **Beneteau** pro Českou republiku a Slovensko vás srdečně zve k návštěvě veletrhu boot Düsseldorf. V hale č.16 na stánku B42 budou také představeny letošní nejnovější modely, které patří mezi světovou špičku. Zástupce společnosti Bemex Boot bude na veletrhu přítomen po celou dobu konání akce a bude vám k dispozici pro osobní konzultace a individuální prohlídky vystavených lodí.

Pokud plánujete návštěvu veletrhu, prosíme o sjednání termínu schůzky předem na telefon +420 602 333 636.

[www.bemexboot.cz](http://www.bemexboot.cz)





## BYCHL YACHT



Marex 390

Tým Bychl Yacht vás srdečně zve k návštěvě stánku na největším evropském lodním veletrhu. Přijďte si prohlédnout novinky a ikonické modely loděnic **Marex, Sunseeker, Windy** a **Williams**. Rádi vám představíme aktuální kolekce, zodpovíme dotazy a pomůžeme s výběrem vaší vysněné jachty. Těšíme se na setkání v Německu.  
[www.bychlyacht.cz](http://www.bychlyacht.cz)

## ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA – CHARTER

Hala 6/A21, Hala 3/A30

Autorizovaný dealer lodí **Cranchi** vás srdečně zve na boot Düsseldorf 2026. Navštivte nás v hale 6 na stánku A21, kde uvidíte jedinečné modely Settantotto 78 Fly, A46 Luxury Tender a A32 Luxury Tender, tedy špičku italského designu, luxusu a kvality. Přijďte se inspirovat tím nejlepším ze světa motorových jachet.



A46 Luxury Tender

Zájemce o americké čluny Regal zveme do haly 3, ke stánku A30. Osobní schůzku si prosím předem domluvte na našich stránkách.  
[www.cld-charter.cz](http://www.cld-charter.cz)

## F.A.S YACHTING



Excess 13

Zástupci francouzské loděnice Jeanneau a Excess ze společnosti f.a.s yachting vás rádi provedou širokou nabídkou plachetnic, motorových lodí a katamaranů. **Jeanneau** představí hned několik novinek. Řada **Sun Odyssey** bude rozšířena o dvě lodě. Model 415, který byl nominován na Loď roku a jeho test najdete v tomto časopise a model 455. Motorové lodě nezůstávají pozadu s novou generací modelů Merry Fisher 1095 s flybridgem a Cap Camarat 9.0 CC. Premiéru bude mít výletní Sea Loft 480, který v sobě spojuje to nejlepší z jednotrupé lodě a katamaranu. Nový Sea Loft s elektropohonem je loď, kterou nepřehlédnete. **Excess** katamarany nabídnou novinku Excess 13, taktéž nominovanou na Loď roku.

Budeme se těšit na setkání v Düsseldorfu. Pro sjednání prohlídky a volných vstupenek nás kontaktujte.  
[www.fasyachting.cz](http://www.fasyachting.cz)



## MARINA DOCK

Hala 3/A70



Firma Marina Dock, jako oficiální prodejce lodí Sea Ray, si vás dovoluje pozvat k návštěvě stánku **Sea Ray** v hale číslo 3, stánek číslo A70. K vidění bude kompletní nabídka modelů vyráběných v Evropě a vybrané modely z USA. Po dobu výstavy budou k dispozici zástupci firmy Marina Dock. Osobní schůzku si můžete zarezervovat na našich webových stránkách. [www.marinadock.cz](http://www.marinadock.cz)

## MARINE

Hala 3/A18.1

Oficiální zástupce francouzských nafukovacích člunů **Zodiac** pro Českou republiku a výrobce lehkých hliníkových člunů **Marine** vás zve k návštěvě své expozice v hale 3 na veletrhu boot Düsseldorf. Na výstavě bude možné vidět nový Wide Jon 13, novou elektroloď 14 eR z řady e-Boats a Marine 14M, 10 Jon, 12 Jon, 450 Fish a 500 Family. Zástupci firmy Marine budou na veletrhu po celou dobu. Pokud plánujete návštěvu výstavy, doporučujeme sjednat si termín schůzky předem. [www.marine.cz](http://www.marine.cz)



Marine 450 Fish



Zodiac X9CC

## ULTRA MARINE EUROPE

Hala 7A/C04, D04, G23 a Hala 10/F42



Kotva Ultra

Na výstavě boot Düsseldorf 2026 představíme kompletní nabídku produktů Ultra Marine, mezi ty patří například **Ultra Anchor**, což je nejprodávanější nerezová kotva v Evropě, která spojuje nekompromisní funkčnost, bezpečí a nadčasový design. Dále vás seznámíme i s projektem **Mr. Letter**. Jedná se o inovativní způsob, jak dát své lodi jméno v prémiovém provedení. Díky chytrému konfiguratoru si můžete sestavit vlastní 3D jméno lodě po jednotlivých písmenech a získáte tak odolné a unikátní řešení, které vaši loď dodá eleganci.

Tyto produkty a široké příslušenství pro kotevní systémy najdete na našich stáncích v hale 7 a v hale 10.

[www.ultramarine-europe.com](http://www.ultramarine-europe.com)  
[www.mr-letter.com](http://www.mr-letter.com)





Objevte  
Liparské ostrovy  
při jedinečném zážitku  
na plachetnici



[www.gais.cz](http://www.gais.cz)

Marina di Portorosa, Sicily, Italy

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



## EVENE TENDERS

### Moderní tendry pro superjachty

Evene Tenders uvádí novou řadu Origin, která zásadně posouvá podobu moderních tendrů. Modely Origin 57 a 71 mají podobné stupňovité Petestep® trupy pro tišší a úspornější

jízdu. Při jejich výrobě byly použity ekologické materiály, jako je korková paluba či odnímatelné čalounění z recyklovaných látek. O pohon se starají motory Yanmar 4LV schvá-

lené pro palivo HVO100, které výrazně snižuje emise. Výrobce nabízí také široké možnosti personalizace, včetně prémiové výbavy a individuálních úprav.



#### TECHNICKÉ ÚDAJE

|                       | Origin 57          | Origin 71          |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| Celková délka         | 5,7 m              | 7,1 m              |
| Šířka                 | 2,25 m             | 2,25 m             |
| Počet osob            | 9                  | 13                 |
| Hmotnost bez paliva   | 1 340 kg           | 1 800 kg           |
| Objem palivové nádrže | 100 l              | 140 l              |
| Motor                 | Yanmar 4LV, 195 HP | Yanmar 4LV, 250 HP |
| Max. rychlost         | 36 kn              | 36 kn              |
| Celková výška         | 1,55 m             | 1,55 m             |
| Snížená výška         | 1,3 m              | 1,4 m              |
| Ponor                 | 0,35 m             | 0,38 m             |

[www.evenetenders.com](http://www.evenetenders.com)



## AXOPAR 38

### Nová éra adventure plaveb

Axopar poprvé představuje zcela novou řadu Axopar 38, která má ambici zásadně změnit segment adventure plaveb. Prvním modelem bude 38 XC Cross Cabin, který si odbyde svoji premiéru na boot Düsseldorf 2026. Novinka staví na ikonické „sedmatřícitce“, ale přidává

více komfortu, modularity i obyvatelnosti – od přepracované kajuty přes prostornější kormidelnu až po variabilní záď s novými platformami. Axopar 38 bude mít vyšší uživatelský komfort, lepší ovladatelnost a širší možnosti konfigurace pro celoroční využití.



#### TECHNICKÉ ÚDAJE

|                       |                            |
|-----------------------|----------------------------|
| Celková délka         | 11,84 m                    |
| Šířka                 | 3,56 m                     |
| Konstrukce            | GRP                        |
| Max. rychlost         | 45+ kn                     |
| Objem palivové nádrže | 830 l                      |
| Oblast plavby         | B / C                      |
| Hmotnost              | 6 380 kg                   |
| Motorizace            | 600–700 HP (2×300 / 2×350) |
| Počet lůžek           | 2+2 (+1)                   |

[www.axopar.com](http://www.axopar.com)



# RANIERI NEXT 255 LX

## Integrovaný systém vyruší nárazy vln



kapitána. Použití vinylesterové pryskyřice v konstrukci zajišťuje vysokou kvalitu a odolnost trupu.

Velká sluneční paluba na přídi je ideální pro relaxaci a opalování. Na zádi pak najdeme posezení kolem stolu, které je jako stvořené pro společné chvíle s přáteli a rodinou.



Společnost Ranieri International představila nejnovější model s názvem Next 255 LX. Tato vlnková loď pro rok 2026 je navržena tak, aby nabídla maximální zážitek z plavby, a to díky řadě technologicky pokročilých inovací a díky chytrému uspořádání kokpitu i kajuty.

Trup lodi Next 255 LX je vybaven pokročilým systémem třetí generace se stupňovitým kýlem, který výrazně zlepšuje hydrodynamický výkon, snižuje odpor a zvyšuje rychlost. Integrovaný systém Absorbed Shock byl navíc vyvinut tak, aby pohlcoval nárazy při kontaktu s vlnami a zajišťoval co nejvyšší komfort plavby i na rozbouřeném moři. Tento design přispívá k tišší a pohodlnější plavbě.

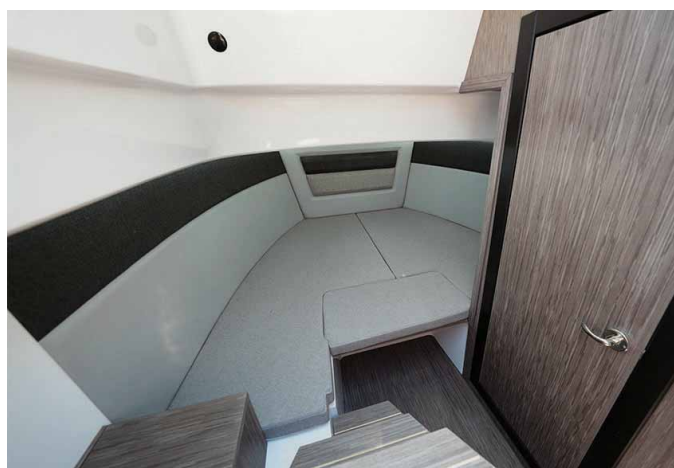
Uspořádání lodi bylo navrženo s ohledem na maximalizaci prostoru a pohodlí na palubě. Nabízí dostatek místa pro relaxaci v exteriéru i interiéru. Moderní a elegantní design je patrný na první pohled. Kajuta v podpalubí má dvě lůžka a samostatnou koupelnu. Obývací část je vybavena dřezem, indukční varnou deskou a lednicí z nerezové oceli, což umožňuje praktickou a efektivní přípravu jídel na palubě. Díky těmto vlastnostem je Next 255 LX ideální pro dlouhé dny na moři nebo pro relaxační víkendy.

Model je k dispozici v několika variantách a zákazníci si mohou vybírat z motorů o výkonu od 200 do 350 koní. Díky tomu je loď všestranná a dokáže splnit potřeby každého

### TECHNICKÉ ÚDAJE

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| Celková délka              | 7,8 m      |
| Celková šířka              | 2,55 m     |
| Oblast plavby / počet osob | B/8–C/10   |
| Počet lůžek                | 2          |
| Počet motorů               | 1–2        |
| Výkon                      | 200–350 HP |
| Objem palivové nádrže      | 390 l      |
| Objem nádrže na vodu       | 80 l       |
| Hmotnost                   | 2 200 kg   |

[www.ranieri.cz](http://www.ranieri.cz)





**SANLORENZO SHE**

### Vintage jachta s hybridním pohonem



Italská loděnice Sanlorenzo představila nový koncept 25,5 metru dlouhé jachty s názvem SHE. Vintage design byl navržen ve spolupráci se společnostmi Zuccon International Project a Lissoni & Partners a vzdává hold italské eleganci a jachtařské tradici.

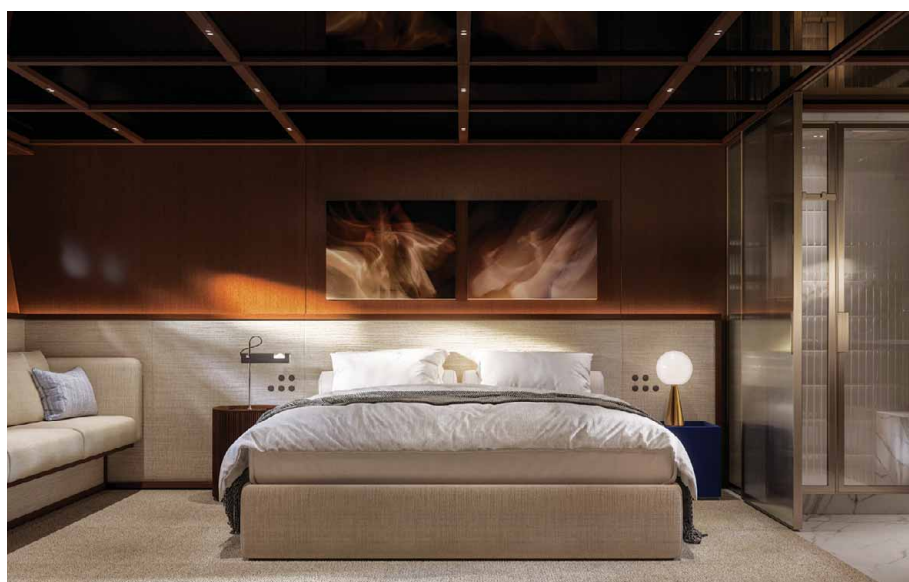
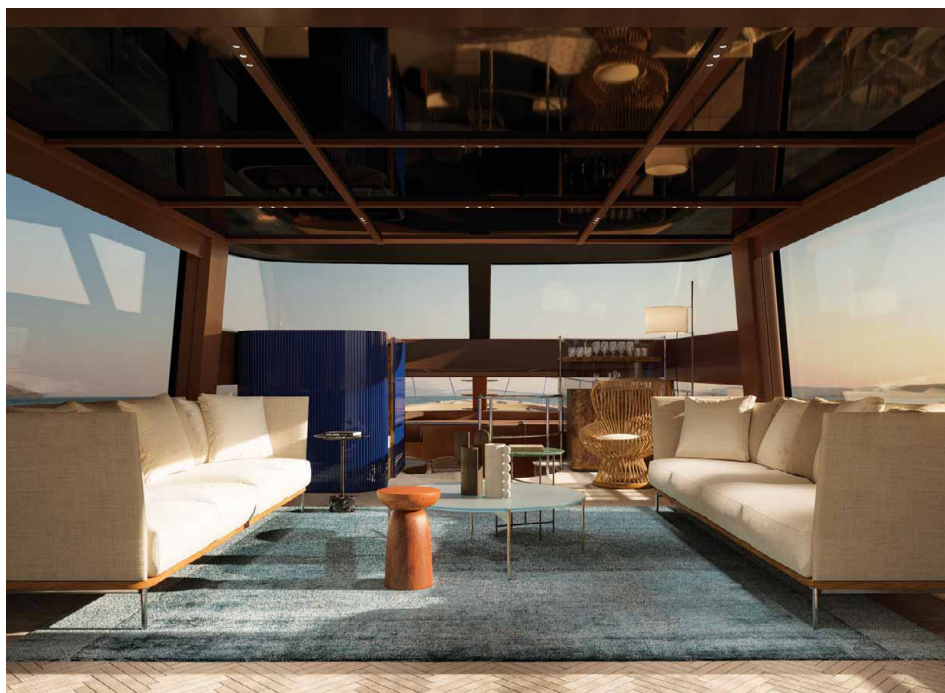
Exteriér i interiér je plný čistých minimalistických linií a výrazným materiálem je dřevo. Pro-





vedení detailů a výběr nábytku evokují luxusní italský styl 60. let. Od jachet z minulého století se ovšem liší pokročilými technologiemi. SHE je první jachtou ve flotile Sanlorenzo, která integruje hybridní pohonný systém IPS od Volvo Penta. Je vybavena dvěma jednotkami IPS30 s pohonem 2x 1 000 koní. Maximální rychlost je 20 uzlů, cestovní pak 17 uzlů. Baterie 2x 73,5 kWh umožňují plně elektrickou plavbu rychlostí 7 uzlů po dobu 1,5 hodiny. Při plavbě na motor rychlostí 11 uzlů se baterie dobíjí za jednu hodinu.

Obytné prostory se rozkládají na třech úrovních, a to na hlavní a spodní palubě a v mezipatří. Jachta nabízí ubytování pro šest hostů a pro tři členy posádky.



## TECHNICKÉ ÚDAJE

|                                                      |                                       |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| Celková délka                                        | 25,5 m                                |
| Délka trupu                                          | 22,9 m                                |
| Šířka                                                | 6,5 m                                 |
| Objem palivové nádrže                                | 5 350 l                               |
| Objem nádrže na vodu                                 | 1 400 l                               |
| Motory                                               | 2x IPS30 PHEV<br>Volvo Penta 1 000 HP |
| Výkon elektrického pohonu                            | 2x 160 kW                             |
| Maximální rychlost                                   | 20 kn                                 |
| Maximální rychlost s elektrickým pohonem             | 11 kn                                 |
| Cestovní rychlost                                    | 17 kn                                 |
| Cestovní rychlost s elektrickým pohonem              | 7 kn                                  |
| Počet lůžek                                          | 6 + 3                                 |
| <a href="http://www.altumare.cz">www.altumare.cz</a> |                                       |



ITAMA 54

## Jachta se siluetou sportovního člunu





*Italská značka Itama rozšiřuje nabídku o model Itama 54, který klade velký důraz na komfort obytného prostoru a na zvětšení místa na palubě. Světová premiéra tohoto modelu se udála na posledním ročníku lodního festivalu v Cannes.*





Účast na této akci znamenala návrat Itamy do segmentu otevřených cruiserů v délce od 50 do 59 stop. Loděnice si však stále zachovává svůj charakteristický, můžeme říct až ikonický styl.

### Itama a Ferretti Group

Itama je značka spadající pod Ferretti Group. Díky staleté tradici výroby lodí v Itálii je Ferretti Group významnou společností v oblasti designu, výroby a prodeje luxusních jachet v délkách od 8 do 95 metrů. Skupina má opravdu velké portfolio prestižních značek, kam spadá Ferretti Yachts, Riva, Pershing, CRN, Custom Line, Wally a právě i Itama. Pod vedením generálního ředitele Alberta Galassioho vlastní a spravuje Ferretti Group sedm loděnic po celé Itálii. Tam se zaměřují samozřejmě na efektivní průmyslovou výrobu, ale nezapomínají ani na tradiční italské řemeslné umění.

### Více světla a více místa

Itama 54 s celkovou délkou 16,44 metru a šířkou 4,73 metru přináší italskou eleganci spolu s funkčními řešeními jak úložného, tak obytného prostoru. Vnější design kombinuje klasické prvky Itamy, jako je uzavřená zád a velkorysá čelní sklo, se stylovými novinkami. Patří mezi ně velká opalovací plocha v jedné rovině s přední hlavní palu-



Prostorná paluba s venkovní kuchyní nabízí dvoje sezení ve tvaru C, což ocení majitelé, kteří na lodi pořádají párty.

bou, která dodává vnějším liniím kontinuitu. Tu pak nalezneme i ve vnitřních prostorách. Boční zasklení, které poprvé pokrývá celou délku trupu, propouští více světla do podpalubí a dodává jachtě působivou moderní siluetu.

Téměř celá zadní část patří velké sluneční palubě, která je jedním z charakteristických rysů této značky, s průchodem na levoboku pro přístup na loď. Pod ní se nachází ob-

jemný úložný prostor, jehož promyšlené umístění umožnilo rozšíření kokpitu.

### Dvě kormidelny a dva venkovní salony

Velkou novinkou tohoto modelu je uspořádání venkovní obytné zóny s dvojitým kokpitem, která má dvě části věnované výhradně relaxaci. Dvě pohovky ve tvaru písmene C, spojené příčně situovanou lavicí, kterou lze vybavit



Z dálky nemusí být úplně jasné, o jak velkou loď skutečně jde.



## PRODEJ A SERVIS LODÍ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ



Majitelská kajuta v přídi je překvapivě prostorná,...



...ukrývá se pod touto velkou a téměř rovnou přední palubou.



Také v podpalubí zbylo místo pro lodní kuchyni a sedací lavici.

sklopným opěradlem, se promění ve dva sousedící venkovní salony, jež pojmu více než deset osob. Klasický zadní kokpit je doplněn stolem.

Další inovací je druhý kokpit u čelního skla, který hostům nabízí místo chráněné před větrem. K oběma prostorům patří praktická chladnička mezi dvěma pohovkami, takže studené nápoje jsou vždy po ruce. Na pravoboku lze velký barový pult a dřez volitelně vybavit také větší lednicí, výrobníkem ledu a varnou deskou. Pro ochranu před prudkým sluncem je Itama 54 opatřena praktickou demontovatelnou bimini stříškou, která zpříjemní pobyt na palubě i v těch nejslonečnejších dnech.



CORSIVA 605 NEW AGE



COASTER 640 SC



SUNCAMPER 29

## AUTORIZOVANÝ SERVIS A DEALER LODNÍCH MOTORŮ



[www.wboats.cz](http://www.wboats.cz)

Wavy Boats s.r.o. • Týnice 3, 399 01 Milevsko  
+420 603 482 552 • [info@wboats.cz](mailto:info@wboats.cz)





Řídicí stanoviště je umístěno poněkud neobvykle na levoboku stejně jako průchod na koupací plošinu. Vstup na přední palubu je naopak průchodem v čelním skle na pravoboku.

Také na pravoboku má kormidelna pohodlné sezení pro dvě osoby a moderní palubní desku s navigačním systémem Simrad, který se ovládá pomocí dvou 12palcových dotykových plotrů. Ty lze ve volitelné výbavě objednat i v 16palcovém provedení. Na kapitánském stanovišti nechybí vestavěné držáky na nápoje ani úložný prostor.

A ještě jedním novým prvkem je průchod na přední palubu, který je na rozdíl od předchozích modelů situován na pravoboku u předního skla. Toto řešení uvolňuje střední část předního skla, usnadňuje přístup k přídi a umožňuje nechat otevřený vstup do podpaluby i během plavby. Charakteristické přední sklo modelu Itama má také nový design s prosklením po celé výšce, které dodává lodi futuristický a noblesní vzhled.

### Propojení vnitřních prostorů

Široké schody vedoucí dolů na spodní palubu ústí do přehledného prostoru s plně vybavenou kuchyní, útulnou jídelnou, dvěma kajutami a dvěma koupelnami.

Ve střední části lodi, na pravoboku, je kuchyňský kout se dřezem, indukční varnou deskou a velkou lednicí. Na přání lze nainstalovat také troubu a myčku na nádobí, aby byly uspokojeny různé potřeby majitelů. Vedle kuchyně poskytuje jídelní kout zázemí pro rela-

xaci nebo stolování na palubě, kde je přirozené světlo podpořeno bočním zasklením. Tato jídelna sestává z pohovky u volitelného skládacího stolu. Do přední stěny může být na přání nainstalována 55palcová televize, která se designově bez problému integruje do interiéru.

Na pravoboku, také uprostřed lodi, najdeme kajutu pro hosty, která je k dispozici s manželskou postelí nebo palandami. Kajuta má

vlastní koupelnu, která může v případě potřeby sloužit i jako denní toaleta pro další hosty díky druhému vchodu z chodby.

Hlavní kajuta v přídi disponuje dvěma bočními okny a střešním oknem, takže je světlá a vzdušná. Centrálně umístěná manželská postel má ve spodní části dvě velké zásuvky pro pohodlné ukládání věcí a po obou stranách kajuty jsou prostorné skříně. Na pravoboku se nachází plně vybavená soukromá koupelna majitele.



Jachta je určena především do Středomoří, proto nesmí chybět sluneční střeška, v tomto případě skládací, aby nerušila elegantní linii lodě, pokud to není nutné.



Stejně jako vnější design, i interiéry jsou jednoduché a funkční, s detaily ze dřeva, kůže a látky, které lodi dodávají luxusní vzhled. Interiéry působí kompaktně a zároveň dynamicky díky dvěma lineárním prvkům, které se táhnou po celé délce lodi, od kuchyně až po hlavní kajutu. Jedná se o pás dekorativního koženého lemování na dveřích nástěnných skříněk a dva kovové pruhy v bílém stropě, do kterých jsou zabudována LED světla.

### Pohon a technologie

Itama 54 je poháněna novou řadou motorů i6 od společnosti MAN. Standardní konfigurace zahrnuje dva motory MAN i6 o výkonu 2x 730 koní, které umožňují dosáhnout maximální rychlosti 33 uzlů a cestovní rychlosti 28 uzlů, zatímco dva motory MAN i6 o výkonu 850 koní ve volitelné verzi pohánějí jachtu maximální rychlostí 37 uzlů a cestovní rychlostí až

### TECHNICKÉ ÚDAJE

#### Itama 54

|                                                              |                               |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Celková délka                                                | 16,44 m                       |
| Šířka                                                        | 4,73 m                        |
| Motory                                                       | 2x MAN i6-730 / 2x MAN i6-850 |
| Maximální rychlost                                           | 33 kn                         |
| Cestovní rychlost                                            | 28 kn                         |
| Maximální rychlost (s volitelným pohonem)                    | 37 kn                         |
| Cestovní rychlost (s volitelným pohonem)                     | 33 kn                         |
| Počet kajut                                                  | 2 + 1                         |
| <a href="http://www.itama-yacht.com">www.itama-yacht.com</a> |                               |



Opalovací lehátka jsou na přídi téměř integrována do rovné paluby.

33 uzlů. Loď je vybavena moderní technologií, včetně elektrohydraulického řízení DEMM-BCS a trimovacích klapků QUICK Interceptor. Na přání lze také nainstalovat stabilizační systém Seakeeper NG6, který minimalizuje houpání jachty na vlnách.

*Text Eliška Nagyová*

*Foto Itama*

inzerce

# TANATECH

Specialista na přívěsy a přívěsovou techniku.  
Specializovaný e-shop [www.provleky.cz](http://www.provleky.cz)

**Dovoz přívěsů Lider, Vesta, Martz, Tomplan, Zaslaw, Eduard, Faro, Hapert, Unikol, Sirius, Lorries**

V naší nabídce naleznete také valníky, sklápěče, přívěsy pro přepravu aut a motorek, skříňové přívěsy, přívěsy pro koně, plata, speciály na zakázku a mnoho dalšího.

**Kontakty na pobočky**

Žatec - 731 241 806  
Písek - 727 845 806  
Videň - 732 427 965  
Sudoměřice - 739 180 350  
Znojmo - 604 493 863  
Vestec - 730 143 153  
Mělník - 727 949 111

Jičín - 734 653 775  
Bystřice p. Hostýnem - 739 776 956  
Ostrava - 602 544 366  
Nové Dvory u Kutné hory - 737 564 254  
Svinná - +421 948 929 683  
Bratislava - +421 903 727 130

**12 vlastních  
prodejen v ČR a SK!**

[www.tanatech.cz](http://www.tanatech.cz)  
[www.provleky.cz](http://www.provleky.cz)



## Volvo EX90

### Elektrická vlajková loď



Volvo EX90 představuje novou éru značky, která spojuje elektrifikaci, bezpečnost a prémiový komfort. Měli jsme příležitost vyzkoušet nejsilnější verzi s pohonem Twin Motor Performance, která disponuje výkonem až 518 koní, točivým momentem 910 Nm a zrychlením z 0 na 100 km/hod za méně než 5 vteřin. To jsou vysloveně návykové parametry. Díky skvělému aerodynamickému řešení, zapuštěným liniím a plynulým plochám nabízí vysokou efektivitu a v případě „lehké nohy“ i relativně dlouhý dojezd, což je klíčové při cestách na delší vzdálenosti. V interiéru vyniká kvalitním zpracováním, vzdušností a tichým prostředím připomínajícím palubu moderní jachty. Komfort doplňuje audiosystém Bowers & Wilkins, který umožňuje vytvořit uvnitř opravdový koncertní sál.

Testované auto bylo v sedmimístné konfiguraci, pohodlnější je šestimístné uspořádání

nebo je možné objednat klasickou pětimístnou verzi, pokud je vůz dodáván v nižší stupni výbavy Core. Velikost auta dovoluje převézt celou posádku i nezbytné vybavení. Vzduchové odpružení a vysoká tuhost podvozku umožňuje i jízdu s přívěsem o hmotnosti až 2,2 tuny. Je ale jasné, že dojezd s přívěsem nebude nijak velkolepý.

EX90 má také nejpokročilejší bezpečnostní systém Volvo, který kolem vozu vytváří komplexní ochranný prostor. Lidar, další radary a 360° kamera pomáhají při manévrování v úzkých místech i při couvání. V testech hodnocení bezpečnosti Euro NCAP získalo Volvo EX90 maximální pětihvězdičkové hodnocení.

Elektrický pohon nabízí vysokou sílu, okamžitou reakci a díky možnosti odpojení zadního motoru i úsporné dálniční cestování. Kombinace



luxusu, ticha a jistoty dělá z EX90 ideální vůz pro ty, kteří mají vyřešeno nabíjení baterie, ta měla v našem případě kapacitu 111 kWh. Auto totiž není možné nabíjet z klasické 230 V zásuvky. Je potřeba minimálně 380 V, nejlépe ovšem vlastnit speciální nabíjecí wallbox. Při delších cestách je třeba plánování cesty věnovat pozornost a cesty připravovat. Na palubě je k dispozici velký displej a připojení na internet, které s plánováním trasy pomáhá. Aby vše plně fungovalo je ale nutná registrace a sdílení dat, což nemusí vyhovovat každému. Ostatně toto auto není určité pro každého.

[www.volvocars.com](http://www.volvocars.com)



## Nafukovací člun Gladiator B370 AL

Tento člun je vybaven skládací hliníkovou podlahou a nafukovacím kýlem do tvaru V. Díky tomu disponuje lepšími jízdními vlastnostmi ve vlnách než člun s nafukovací podlahou. Pevnější a robustnější konstrukce společně s prostornější přídílí ve tvaru D umožňuje u tohoto modelu přepravu až šesti osob. Kompaktní, přesto prostorný člun je vhodný jako dinghi k větší jachtě, pro rodinné výlety, rybaření a další aktivity na vodě. Při správném postupu montáže jeho příprava nezabere více než 15 minut a snadno ho sbalíte do kufru osobního automobilu. Akční cena 19 900 Kč.

[www.marine.cz](http://www.marine.cz)



## Maurice Lacroix Pontos S Diver

Věděli jste, že v nabídce švýcarského výrobce hodinek Maurice Lacroix najdete nejen elegantní klasiku, ale také tento sportovně laděný kousek, otestovaný freediverkou Lidijí Lijič? Pontos S Diver se nebojí dobrodružství pod vodou a zároveň je dokonalým doplňkem městského života. Srdcem hodinek je švýcarský automat, který se natahuje pohybem ruky při nošení. Vybrat si můžete z více variant číselníků a snadno vyměnitelných řemínků dodávaných v setu za jednu cenu. Novinkou je kovotah. Zajímavostí je samostatná korunka na druhé hodině, která ovládá vnitřní otočnou potápečskou lunetu.

[www.svycarskehodinky.cz](http://www.svycarskehodinky.cz)



## Jachtařské kalendáře Velký výběr pro rok 2026

Právě teď je ten správný čas na objednání jachtařského kalendáře na příští rok 2026. Krásné záběry lodí od profesionálních fotografů zvoucích jmen, jako jsou Carlo Borlenghi, Kurt Arrigo, Franco Pace a Pavel Nesvadba ozdobí každý interiéru a budou vás vracet na moře i během všedních dnů. Kalendáře s lodní tematikou jsou také ideálním dárkem nejen pro kapitány. K dispozici ve čtyřech rozměrech v cenách od 700 do 1 850 Kč. Na stránkách [www.tpscentrum.cz](http://www.tpscentrum.cz) si určitě vybere každý.





## Originál historických novin z vybraného data Ideální dárek k narozeninám, výročí nebo Vánocům

Nemáte ještě vybraný dárek na Vánoce nebo nevíte, co darovat někomu, kdo už má všechno? Co třeba skutečný originál historických novin v krásném dárkovém balení z největšího soukromého archivu česko-slovenských novin na světě? Zadejte na úvodní stránce našeho e-shopu požadované datum a po jednom kliku se vám zobrazí všechny dostupné historické noviny ze zvoleného dne a další zajímavé dárky jako například archivní vína. Nezapomeňte při objednávce do 31. 12. 2025 využít kód YACHT10 pro získání slevy 10 % na celkovou cenu objednávky bez dopravy.

[www.historickedarky.cz](http://www.historickedarky.cz)



Vyhledejte datum



## Stingray Český výrobce jachtařského oblečení

Překvapte své blízké originálním vánočním dárkem značky Stingray. Při nákupu nad 1 700 Kč obdržíte stylovou truhličku zdarma. Všechny produkty šijeme v Čechách z jemné merino vlny a kvalitní bavlny. V kolekcích Merino a Beach najdete mikiny, šaty, termotrika i roláky, které hřejí a zároveň skvěle vypadají. Stylový a praktický dárek pro každého, kdo miluje vodu, přírodu a pohodlí.

[www.stingray.cz](http://www.stingray.cz)



## Garmin fēnix® 8 Pro Kultovní chytré hodinky

Garmin fēnix® 8 Pro je nová generace ikonických chytrých hodinek s univerzálním sportovně-outdoorovým využitím. Nabízí se ve dvou velikostech a několika barevných variantách. Mezi hlavní novinky patří možnost telefonovat přímo ze zápěstí a podpora satelitní komunikační technologie Garmin inReach, díky které můžete v odlehlých lokalitách sdílet svou polohu nebo přivolat pomoc. Cena od 29 990 Kč.

[www.garmin.cz](http://www.garmin.cz)





## Jachtařské rukavice Typhoon Performance

Rukavice Typhoon Performance s krátkými prsty jsou vytvořeny pro náročné jachtaře, kteří kladou důraz na ergonomii, maximální výkon, odolnost a obratnost. Disponují neoprenovou manžetou s výřezem na hodinky, dlaň je vyrobena z amary, takže poskytuje optimální a jistý úchop. Pro lepší komfort je v místech největšího tlaku třímilimetrová pěnová výstelka s extra odpružením. Rukavice je možné objednat ve velikostech M, L a XL. Akční cena 790 Kč.

[www.marine.cz](http://www.marine.cz)



www



## Darujte publikaci Nejlepší vína České republiky, Průvodce 2025-2026

Úspěšnou publikaci „Nejlepší vína České republiky, Průvodce 2025-2026“ vydává redakce časopisu WINE & Degustation letos již po dvanácté. Obdarujte své blízké a milovníky vína knihou s obsáhlým hodnocením více než sto šedesáti pěti českých a moravských vinařství, jejich vín a s širokým výčtem možností vinařské turistiky. Publikace je nově doplněna o hodnocení špičkové slovenské produkce.

Kromě více než 1 000 doporučených vín kniha opět obsahuje nejaktuálnější informace o vinařských podoblastech i spolicích a představuje jedinečný a praktický zdroj informací z tuzemské vinařské scény v ucelené podobě. Cena 349 Kč

[www.w-d.cz](http://www.w-d.cz)

www



## Předplatné WINE & Degustation jako dárek

Darujte svým blízkým na celý rok vlastního průvodce světem vína. Časopis WINE & Degustation je měsíčník pro milovníky vína, kteří vnímají svět vína a gastronomie jako téma, jež patří k jejich životnímu stylu. Každý měsíc přináší domácí i zahraniční aktuality, cesty za vínem, rozhovory s tuzemskými i zahraničními osobnostmi, ucelené naučné seriály, trendy, klasickou i současnou gastronomii, nová vína na trhu a nezávislé testy tuzemských i zahraničních vín. Na požádání lze vystavit dárkový poukaz. Cena 990 Kč za 10 vydání

[www.w-d.cz](http://www.w-d.cz)

www





**test**  
**yacht**

BENETEAU OCEANIS 52

## Vstupenka do světa luxusních jacht





*Když se řekne Oceanis, většina milovníků jachet hned bude vědět, o čem je řeč. A většina z vás také na palubě těchto plachetnic strávila nejeden týden na moři. Oblíbená řada cruiserů francouzské loděnice Beneteau byla vyvinuta s důrazem na komfort a bezpečnost při plavbě i v těch nejdrsnějších podmínkách. I proto je tak populární mezi jachtaři z celého světa.*







Z nové dvaapadesátky Oceanis vyzařuje elegance a tvar trupu nenechává nikoho na pochybách, že dobře pluje.

**T**estovaná loď měla premiéru v Cannes letos v září. Další výstavní premiéra proběhla během Barcelona Boat Show v říjnu. Krátce potom jsme měli příležitost strávit na její palubě pár hodin za optimálních jachtařských podmínek v rámci redakčního testu. Ten nám umožnil dovozce lodí této značky do České republiky a na Slovensko, firma Bemex Boot.

Testy byly naplánovány na dva dny, nakonec ale počasí rozhodlo o tom, že musel stačit jen jeden. První den totiž panovaly na moři opravdu drsné podmínky s nárazy větru až k 50 uzlům, a tak se nevyplouvalo. Druhý den však nastalo takřka ideální počasí s větrem okolo 10 uzlů, který postupně zesiloval až ke 14, v nárazech k 18 uzlům. Foukalo od pevniny, takže moře bylo relativně klidné. Do toho svítlo slunce a teplota atakovala 20 stupňů Celsia. Na to, že byl konec října, byly podmínky optimální.

## Produktová řada Oceanis

První plachetnice z této úspěšné modelové řady spatřily světlo světa již v roce 1986. Od té doby se staly synonymem pro pohodovou, bezpečnou



Sezení po obou stranách je možné transformovat pomocí elektricky spouštěného stolu na opalovací nebo odpočinkové lehátko.





Majitelská kajuta



Oblíbené místo pro odpočinek je na lůžku pod sprayhoodem. Díky tomu, že je veškeré ovládání svedeno dozadu, zůstává tento prostor zcela vyhrazen pro relaxaci stejně jako zbytek sezení v kokpitu.



Součástí příplatkové výbavy je i tento box s pohotovostní lednicí a grilem v zadní části kokpitu.

*Ať už budou ambice majitelů jakékoliv, nová dvaapadesátka pro ně bude spolehlivým partnerem, který si dokáže poradit v nejrůznějších podmínkách.*

a komfortní rekreační plavbu. V současnosti tato řada patří k nejprodávanějším oceánským cruiserům na světě a představuje významnou část portfolia Beneteau.

Jde o stabilní loď se širší záďí a skvělým rozvržením exteriéru i interiéru. Navzdory své velikosti jsou jako stvořené pro menší posádku, snadno se totiž ovládají.

Dalším důležitým prvkem je variabilita, která zajišťuje možnost personalizace, tedy uspořádání interiéru a částečně i exteriéru podle vlastních potřeb. Široký rozsah velikostí od 30 do 60 stop, tedy přibližně od 9 do 19 metrů pokrývá i široký rozsah zákaznických potřeb.

### Cruiser s nominací na Evropskou jachtu 2026

Beneteau Oceanis 52 je jedním ze dvou nových přírůstků řady Oceanis, který celé portfolio výborně doplňuje. Jedná se již o osmou generaci této řady. Výrobce klade důraz na jednoduché ovládání v malé posádce, vysokou úroveň stability a komfort i při delších plavbách. Za designem celé lodi stojí studio Roberta Biscontinioho, zatímco interiér má na starosti studio Nauta Design, které s loděnicí Beneteau spolupracuje již řadu let.

Plachetnice Oceanis 52 již stihla získat i uznání na mezinárodním poli. Byla jí udělena cena Design Innovation Award 2025 a byla nominována na Evropskou jachtu

Inzerce



**FOUNTAIN PAJOT**  
SAILING CATAMARANS



Fountaine Pajot NEW 41



OFICIÁLNÍ DEALER  
BENETEAU  
FOUNTAIN 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**





Na palubě jsou instalovány dva solární panely pro udržování akumulátorů v kondici.

roku 2026. Jak stojí připravená u mola, je jasné, že svezení s touto lodí bude skvělým zážitkem. Na palubu vstupují přes relativně malou koupací plošinu a jeden schod. Slovo relativní je v tomto případě opravdu na místě. Loď je totiž zhruba od jedné třetiny délky směrem dozadu v úrovni paluby téměř stejně široká až k zádi, a tak není divu, že plošina nezabírá celou šířku lodě 4,84 metru. Plocha koupací plošiny zůstává zcela dostatečná. Na palubě v kokpitu najdeme dvě kormidelní stanoviště s pohodlným čalouněným sezením, dva velké elektricky spouštěcí stoly a pohodlný průchod směrem ke vstupu do kajuty. Stoly je možné spustit a vytvořit tak v kokpitu jedno nebo hned dvě opalovací lehátka nebo pohovky.

Veškeré ovládací prvky jsou svedeny dozadu ke kormidelním stanovištím. To umožňuje hostům na palubě, kteří zrovna neholdují „hraní“ si s plachtami, užívat si plavbu bez toho, aniž by se museli zúčastňovat této zábavy. Ocenil jsem i zadní lavici, která vznikne propojením středního dílu s oběma stranami. Výsledkem je téměř pětmetrové posezení. Loď je ale možné objednat bez těchto prvků s otevřenou zádi. Střední zadní díl v sobě však ukrývá gril, tak by to bylo asi škoda. V kokpitu je také oproti předchozímu modelu o 30 procent více místa k sezení. Pro odpočinek je perfektní čalouněný prostor pod sprayhoodem, kde je integrován

LED pásek zajišťující osvětlení kokpitu. Na zádi jsou dva vysouvací jeřábky pro zavěšení pomocného člunu. U řídicího stanoviště se mi hodil integrovaný držák na mobilní telefon s bezdrátovým dobíjením.

## Jízdní výkony

Testovaná loď byla vybavena příplatkovým motorem Yanmar o výkonu 110 koní. Motor je



Majitelská kajuta v přídi disponuje řadou úložných míst.

velmi tichý a dobře odhlučněný i při maximální rychlosti přes 9 uzelů. Je znát, že tato rychlost není úplně ideální, ale důležité je, že jí loď dosáhne, pokud je třeba. Plavba je pohodlná při rychlosti okolo 8 uzelů.

Po vyzkoušení maximální rychlosti na motor využíváme zbytek testu jen plachty. Stavíme loď proti větru a pomocí elektrické vinšy vy-



Koupací plošina na zádi. Po stranách jsou vidět zasunuté jeřábky na pomocný člun.



tahujeme celospírovou hlavní plachtu a hned přidáváme genu. Po krátkém křížování se rozhodujeme vyzkoušet rychlostní potenciál, odpadáme od větru, povolujeme hlavní plachtu a pomocí rolfoku a otěží rozbalujeme code 0. Při rozměrech plachet dvaapadesátky oceňujeme elektrické vinšy. To, že je jimi loď osazena, je další výsledek ankety, kterou loděnice uspořádala mezi majiteli podobně velkých lodí před tím, než se pustila do projektování této již osmé generace.

S code 0 jede loď stabilně 10 uzlů při rychlosti větru okolo 14 uzlů. I když jsou vinšy elektrické, je potřeba souhra posádky a více rukou jak při vytahování plachet, tak při halze nebo stahování. Při všech kurzech jede loď krásně stabilně. Dva kormidelní listy zaručují optimální záběr i na větších vlnách a při výrazném náklonu. Obě kormidelní stanoviště jsou vybavena přehlednou přístrojovou deskou s velkým dotykovým displejem Raymarine. Ovládání motoru je na pravoboku a je elektronické, bez nutnosti „přetlačovat“ bovdeny. Nechybí zde ani ovládání bowthrusteru.



Salon se spouštěcím stolem

inzerce

# NOVÉ JAE00 J7

GARANCE

7 LET

**Prémiový design a kvalita za nízkou cenu.**

Více na [www.jaecoo-brno.cz](http://www.jaecoo-brno.cz)

[www.cartec.cz](http://www.cartec.cz)





Celospirová plachta ke dvaapadesátce vyloženě sedí.

## Velký posun v kvalitě a univerzální využití

Nová generace kromě designu prodělala i značný kvalitativní posun. Na základě konzultací se zákazníky a uživateli došlo ke změně detailu, který u předchozí verze budil nejvíce kritiky. Jde o hrany nábytku skříní a skříněk. Ty jsou nyní vyrobeny z masivního dřeva oproti tenké fólii, kterou používá většina francouzských loděnic již pěkných pár let. Hrany z masivu mají navíc rádius, takže jsou příjemnější na dotek. Zavírání dvířek je

magnetické, tedy tiché, nedrnčí při plavbě na motor. Pohodlný je také vstup do salonu po pěti širokých, mírně prohnutých schodech se zábradlím po obou stranách.

Nový model se svými více než 16 metry na délku nabízí spoustu možností. A to nejen co se týče prostoru, ale také co do vybavení. Do této jachty svoje zkušenosti přenesl zmíněný designér Roberto Biscontini, který se podílel i na projektech pro Americký pohár. Díky tvaru trupu je loď rychlá a současně

klidná, přičemž široká příď nad vodoryskou skýtá velkorysý místo na kajutu majitele.

Celý salon v této lodi působí spíše jako obývací pokoj v moderním apartmánu. Interiér v sobě celkově kombinuje teplé tóny dřeva, moderní nábytek a elegantní čalounění. K dispozici je velké množství odkládacích ploch a k výhodám jachty patří rovněž dobře přístupné technické sekce nebo vysoká variabilita uspořádání. Jedná se o skvělou loď jak pro rodinné výlety, tak i pro zkušené námořníky a dlouhé plavby. V nabídce jsou varianty se třemi kajutami a dvěma koupelnami, jako to bylo u testované lodě, nebo je možné objednat pětikajutovou verzi se třemi koupelnami. Ať už tedy budou ambice nových majitelů jakékoliv, lze počítat se spolehlivým partnerem, který si dokáže poradit v nejrůznějších podmínkách. A přitom poskytovat nadstandardní úroveň pohodlí, jaká se od moderního cruiseru standardně očekává. Loděnice také připravila na letošní zimu a podzim zajímavé cenové pobídky.

**Text Daniel Guryča**

**Foto Beneteau a Daniel Guryča**

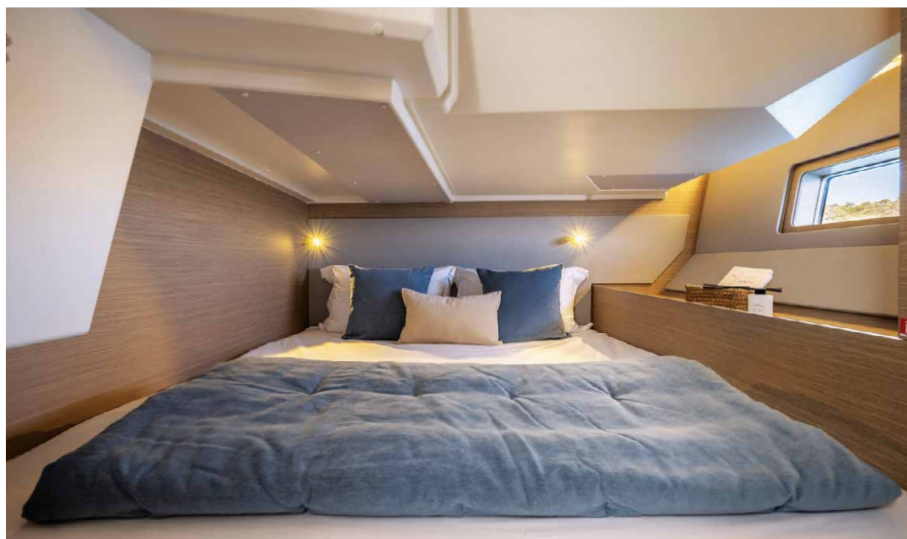


## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Beneteau Oceanis 52

|                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| Celková délka            | 16,28 m                     |
| Šířka                    | 4,84 m                      |
| Minimální ponor          | 1,92 m                      |
| Maximální ponor          | 2,36 m                      |
| Výška stěžně             | 23,85 m                     |
| Hmotnost                 | 14 476 kg                   |
| Kapacita palivové nádrže | 200 l                       |
| Kapacita nádrže na vodu  | 420 l                       |
| Maximální pohon          | 110 HP                      |
| Oblast plavby CE         | A13 / B14 / C16             |
| Cena                     | od 490 049 EUR (včetně DPH) |
| Cena testované lodě      | 806 807 EUR (včetně DPH)    |

[www.bemex.cz](http://www.bemex.cz)



Jedna ze dvou identických zadních kajut



## RAD 120

### Elektrický pohon o výkonu 120 kW

Elektrický pohon RAD 120 je určen pro komerční, obranná a rekreační plavidla a poskytuje velký tah a provoz bez emisí. Má charakteristický kompaktní tvar RAD a je navržen jako plug-and-play. Tedy nabízí snadnou a rychlou instalaci.

Pohon je k dispozici v konfiguracích s dlouhou a extra dlouhou délkou hřídele, aby vyhovoval různým konstrukcím lodí. Je kompatibilní s jakoukoli konfigurací baterií, s minimální doporučenou kapacitou 61 kWh a preferovanou kapacitou alespoň 122 kWh.

Pohon může integrovat vrtule s velmi velkou plochou lopatek až do průměru 17 palců, to umožňuje dosáhnout vysokého tahu u široké škály plavidel s rozdílnou hmotností a účelem použití.

RAD 120 je konstruován pro provoz při teplotách od -20 °C do +80 °C, s teplotou mořské vody od 0 °C do +35 °C, což zajišťuje spolehlivý výkon v různých podmínkách prakticky kdekoli na světě.

[www.radpropulsion.com](http://www.radpropulsion.com)



## Společnost Banner rozšiřuje sortiment

### Nové baterie EFB a AGM

Banner rozšiřuje svůj sortiment o čtyři nové typy baterií, a to o tři modely EFB a novou baterii AGM. Přináší novinky pro všechny typy pohonů od klasických spalovacích motorů přes hybridní modely až po plně elektrické. Nabídku doplňují baterie EFB, které byly vyvinuty speciálně pro vozidla s technologií Start-Stop a mild-hybridními systémy. Ty se hodí

například pro trenérské čluny, kde se také často startuje a vypíná motor.

V sektoru servisních zdrojů pak Banner představuje baterii Buffalo Bull AGM 670 01 s výkonem 170 Ah. Skvěle se hodí jako náhrada konvenčních baterií HD, SHD a EFB.



Tyto čtyři nové typy baterií jsou spolehlivé a zaručují funkčnost po celý den, a to i za extrémních podmínek používání. Díky podstatně delší životnosti navíc předsvědčí vysokou efektivností, protože značně snižují celkové náklady na provoz.

[www.bannerbatterien.com](http://www.bannerbatterien.com)

## FLIR Ocean Scout Pro

### Ruční termokamera s oceněním DAME Design Awards

FLIR představuje novou generaci ručních monokulárních termokamer Ocean Scout Pro, které za zlomek ceny nabízejí výkon, jenž byl dosud vyhrazen pro špičkové nepřenosné systémy. Kompaktní a odolná kamera umožňuje námořníkům detekovat plavidla, překážky a dokonce i divoká zvířata v úplné tmě. Bezdrátové streamování do mobilních zařízení poskytuje sdílení v reálném čase a lepší koordinaci posádky, zatímco ergonomický design zajišťuje pohodlí a snadné použití i v náročných podmínkách.

Kamera navíc získala nejvyšší ocenění v kategorii „Osobní vybavení“ na udílení cen DAME Design Awards 2025. Porota DAME ocenila FLIR Ocean Scout Pro jako „brilantně navrženou verzi, která posouvá řadu ručních kamer FLIR na další úroveň“. Kamera je dostupná od cca 64 150 Kč. [www.marine.flir.com](http://www.marine.flir.com)





SUN ODYSSEY 415

**Ikonický trup, nové  
uspořádání**

**test  
yacht**

Velký genakr Sun Odyssey 415  
vyložení slouží.



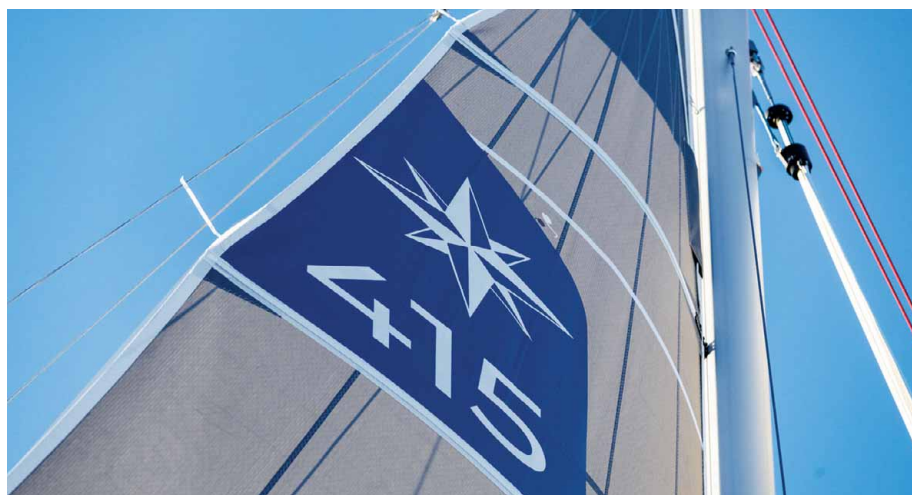


*První plachetnice nové generace řady Sun Odyssey vzbuzovala na podzimních výstavách v Cannes a v Barceloně velkou pozornost nejen díky barevně pojatému trupu. Následovat bude model 455, který bude poprvé vystaven v Paříži a poté v lednu v Düsseldorfu. Díky pozvání firmy f.a.s. yachting jsme měli příležitost plachetnici v nejvyšší konfiguraci Performance testovat.*

**B**ěhem testu byl s námi na palubě člověk nejpovolanější, produktový manažer řady Sun Odyssey, který nám osobně celou loď představil a vše ukázal. Na projektu s loděnicí Jeanneau spolupracovala designérská studia Piaton Yacht Design a Marc Lombard Design. Na začátku společně definovali klíčové vlastnosti nového modelu, kterými jsou funkčnost, promyšlené detaily a univerzálnost, což se povedlo splnit takřka beze zbytku.

### Osvědčený základ

Nová čtyřistapatnáctka vychází z předchozího úspěšného modelu SO 410, kterého se doposud vyrobilo 670 kusů. Z toho je jasné, že základ je osvědčený a vyzkoušený. Výkonný a elegantní trup se vyznačuje obrácenou přídí, která se zvedá nad hladinu a velmi dobře pluje, ale layout, tedy uspořádání interiéru již neodpovídalo dnešní době. Zákazníci očekávají modernější vzhled, více volného prostoru a možnost snadné komunikace i pohybu po palubě, kokpitu i v salonu. To se myslím podařilo



Nově bude možné plachetnici Sun Odyssey snadno identifikovat i z velké vzdálenosti.

beze zbytku splnit. Podstatné je také to, že se povedlo snížit hmotnost loď oproti SO 410 o celých 150 kilogramů, aniž by se to jakkoliv podepsalo na pevnosti a životnosti loď. To jistě přispělo k tomu, že se podařilo snížit základní cenu o 10 % v porovnání s modelem SO 410.

### Optimalizovaný obytný prostor

U předešlého modelu bylo sezení v salonu možné jen na dvou protilehlých lavicích. Jakmile si sedlo ke stolu více lidí, nedalo se projít do přední kajuty. To je u této loď vyřešeno stolem do tvaru U a dvěma protilehlými křesly. Sezení je tak nyní mnohem sofistikovanější a komfortnější, pokud jsou na palubě více než dvě osoby. Takto mohou za stolem na levoboku sedět čtyři osoby a stejně se dá stále pohodlně projít do přední kajuty. Každý člen posádky má najednou více osobního prostoru.

Nově přepracované uspořádání interiéru se vyznačuje funkčností, a přesto působí elegantně. Navigační stůl a křesla pro dvě osoby na pravoboku doplňují uspořádání, které je veskrze praktické. V blízkosti navigačního stolu jsou také nezbytná technická rozhraní pro ovládání všech systémů na palubě. Kuchyňka ve tvaru písmene L je situována pod třemi schody na levoboku. Je vybavena dřezem, sporákem, troubou, chladničkou a úložnými prostory. Pod sedáčkami se nacházejí velké a snadno přístupné úložné prostory. Na pravoboku je umístěna toaleta s koupelnou. Celou obytnou část kuchyně a salonu doplňuje knihovna.



Kokpitu dominuje pevný stůl se sklopnými deskami po obou stranách.





S code 0 si plavbu užíváme, i když ke konci vítr poněkud polevuje.

## Vylepšený design

Designéři kladli velký důraz na úložné prostory, které jsou bezpečné a mnohem lépe přístupné shora. Otevírají se jednou rukou, což oceníte ve chvíli, kdy v té druhé něco držíte, ať už to ukládáte, nebo potřebujete vyndat. Na palubě je na věci více místa, přestože zmizely podvěšené skříňky po horním obvodu salonu. To je také jeden z prvků, který umožnil snížení hmotnosti,

*Nová Sun Odyssey 415 upevňuje svoji pozici jako skvělá volba pro jachtaře, kteří hledají prémiovou plachetnici s dobrým poměrem cena/výkon, aniž by museli slevit cokoliv z nároků na kvalitu.*

ale také to přispívá ke snížení těžiště. „Zvedli jsme razantně kvalitu,” říká zástupce loděnice během plavby a na jednotlivých detailech nám dokazuje, že to není jen marketingový slogan, ale skutečnost. Spouštěcí stůl v salonu umožňuje vytvořit na palubě další dvě lůžka. Celková kapacita je tedy 6 + 2 lůžka.

Další předností nového salonu je jeho prosvětlení a výhled na všechny strany jak při sezení, tak při stání například v kuchyni. Dovolují to hned dvě řady oken nad sebou v trupu i v nástavbě po obou stranách. Majitelé či hosté často používají loď nejen pro samotné plachtění, ale také s ní plují na motor nebo si jen užívají pobyt na palubě. Loděnice bere tuto skutečnost v úvahu a loď je přizpůsobena pro každodenní život, který musí být praktický, příjemný a bezpečný. Vždy jsou v dosahu madla, kterých je možné se chytit. Dobře vymyšlená je kuchyňská linka, lednice přístupná shora i ze zadní části kuchyňské linky. Lednice má objem účtyhodných 190 litrů. Dobrým příkladem chytrého řešení je kryt dřezu, který má své místo za umyvadlem na výšku, pokud používáme dřez.





Negativně skloněné přídi dominuje čelen, pod kterým je uložena kotva.



Lavice v salonu jsou široké a pohodlné. Nové místo našel ovládací panel motoru Yanmar v zadní části stolu.

Velká pozornost byla věnována hranám nábytku i použitým materiálům. Líbily se mi zaoblené hrany u kuchyňské skříňky. Chytře je řešen koš na odpadky. Důležitý je snadný vstup do salonu jen po třech schodech. Testovaná verze byla tříkajutová s jednou koupelnou. V nabídce je i dvoukajutová verze nebo tříkajutová verze se dvěma koupelnami. V interiéru převládá světlé dřevo a čalounění v bílém a krémovém odstínu s modrými detaily v podobě polštářů a potahů. Podlahy jsou pak provedeny v kontrastu ve tmavém dřevě.

### Na palubě

Kokpit má klasické uspořádání s jedním pevným stolem uprostřed s úložnými prostory

a sklopnými „křídly“ pro volnější pohyb v kokpitu během plavby. Na přední palubu se nejlépe vstupuje okolo kormidelních kol, kde je volný průchod bez schodů po obou stranách. Testovaná loď měla v kokpitu teak, na zbytku paluby nikoliv. To mi připadá jako ideální řešení z hlediska ceny i následné údržby. Jakmile vytahujeme plachty, je patrná ještě jedna změna, která nastala v označování modelu. Dříve nesla plachta jen malý symbol slunce, takže bylo na dálku obtížné loď identifikovat. Ta doba je pryč. Od teď budou mít všechny lodě na plachtě velké označení modelu a na první pohled bude jasné, že jde o Jeanneau Sun Odyssey. To, jak je loď dlouhá, označuje nepřehlédnutelné číslo.

### Vyplouváme

Testování probíhalo za příjemného podzimního počasí a ideálních větrných podmínek. Jakmile opouštíme přístav, postupně vytahujeme hlavní celospirovou plachtu, rozbalujeme genu a zkouším maximálně stoupat. Loď je velmi dobře ovladatelná a díky možnosti nastavovat průvlak otěží geny lze dosáhnout optimálního trimu i v rozdílných povětrnostních podmínkách. Paluba je osazena dvojicí vinšů na nástavbě před kokpitem a další dvojicí vzadu u kormidleních kol. Vítr zesiluje až nad 14 uzlů, a tak upravujeme trim dotažením zadního vantů. I v hlubokém náklonu je loď díky dvěma kormidelním listům výborně ovladatelná. U rekreačních lodí





Během testu jsem ocenil celospírovou hlavní plachtu.

jsem zastáncem rolování hlavní plachty do stěžně. To, co umí SO 415 se sadou plachet Performance, mne ale notně nahlodalo. S dalšími novináři na palubě jsme se shodli, že toto oplachtění by mělo být standardem. Po několika obrazech a šesti námořních mílích stáčíme loď na zadobok a vytahujeme code 0. Stoupá rychlost, ovladatelnost je

však stále bezchybná. A to jsme nevyzkoušeli genakr, který vidíte na fotografii. I tak plujeme s code 0 v pohodě 8,5 uzlů, při rychlosti větru 12–14 uzlů.

## Všestrannost jako hlavní znak

Loď je navržena pro rodinné plavby a zároveň zajišťuje vysoký výkon a maximální záži-



V zadní části salonu je kuchyňská linka ve tvaru L.



## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Sun Odyssey 415

|                                  |                                                                       |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Celková délka                    | 12,35 m                                                               |
| Celková délka s bowspritem       | 12,95 m                                                               |
| Délka trupu                      | 11,99 m                                                               |
| Délka na vodoryse                | 11,47 m                                                               |
| Šířka                            | 3,99 m                                                                |
| Hmotnost s hlubokým kýlem        | 7 684 kg                                                              |
| Ponor – standardní kýl           | 2,25 m                                                                |
| Hmotnost standardního kýlu       | 2 003 kg                                                              |
| Ponor – mělký kýl                | 1,6 m                                                                 |
| Hmotnost mělkého kýlu            | 2 326 kg                                                              |
| Ponor – sklopný kýl              | 1,37–2,97 m                                                           |
| Hmotnost sklopného kýlu          | 1 872 kg                                                              |
| Objem palivové nádrže            | 200 l                                                                 |
| Objem nádrže na vodu             | 530 l                                                                 |
| Objem lednice                    | 190 l                                                                 |
| Objem odpadní nádrže             | 80 l                                                                  |
| Plocha hlavní plachty            | 43,6 m <sup>2</sup>                                                   |
| Plocha geny 110 %                | 36,8 m <sup>2</sup>                                                   |
| Motor / výkon                    | Yanmar / 45 HP                                                        |
| Oblast plavby CE/ osoby 2 kajuty | A6 / B7 / C9 / D9                                                     |
| Oblast plavby CE/ osoby 3 kajuty | A8 / B10 / C10 / D10                                                  |
| Architekti / Design              | Marc Lombard<br>Yacht Design, Piaton Yacht Design,<br>Jeanneau Design |

Cena základního modelu 219 000 EUR bez DPH

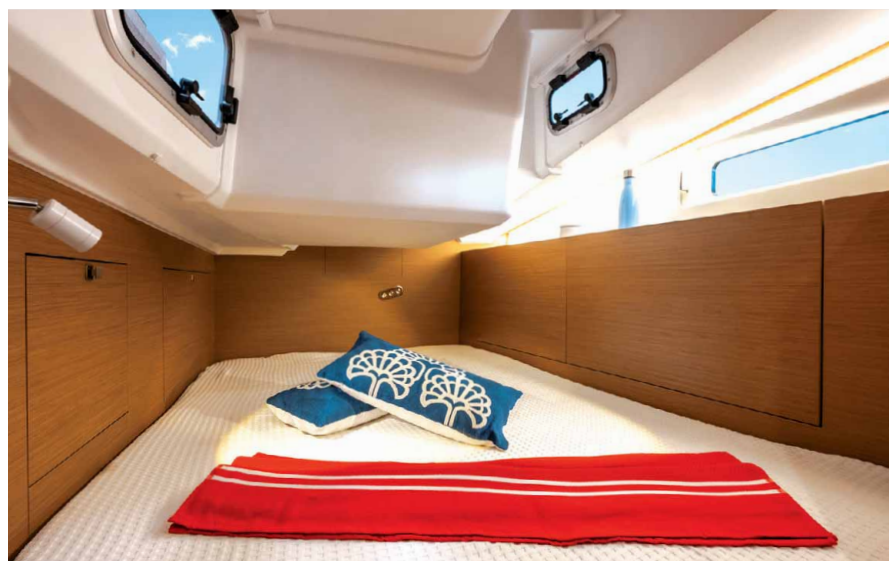
Cena testované lodě včetně příslušenství 324 350 EUR bez DPH

[www.fasyachting.cz](http://www.fasyachting.cz)





Po vytažení plachet začínáme křížovat proti větru. Loď je výborně ovladatelná i ve větším náklonu.



Jedna ze dvou zadních kajut

tek z plavby. Celková úspora hmotnosti spolu s větší plochou plachet zaručuje lepší ovladatelnost a výkon. Všeestrannost nové lodi Sun Odyssey 415 je to, na co vý-

robce láká nejvíce. Ať už budou preference a oblast plavby jakékoli, tento model by se měl přizpůsobit potřebám majitele, a to díky několika variantám oplachtění a třem možným variantám kýlu, včetně sklopného.

Sun Odyssey 415 představuje ideální rovnováhu mezi výkonem, komfortem a dostupností. Tato nová plachetnice, navržená pro rodinné plavby, se vyznačuje moderním designem, inovacemi na palubě a konkurenceschopnou cenou. Upevňuje svou pozici jako snadná volba pro jachtaře, kteří hledají prémiovou plachetnici s dobrým poměrem cena/výkon, aniž by museli slevit z kvality.

Text Eliška Nagyová

Foto Daniel Guryča a Jeanneau

#### VNITŘNÍ ROZMĚRY

|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| Přední dvoulůžko    | 200 x 150 cm       |
| Zadní dvoulůžka     | 202 x 138 (122) cm |
| <b>Výška stropu</b> |                    |
| Přední kajuta       | 1,87 m             |
| Zadní kajuty        | 1,9 m              |
| Vstup (schody)      | 1,87 m             |
| Salon               | 1,98 m             |
| Kuchyně             | 1,91 m             |
| Zadní koupelna      | 1,93 m             |
| Přední koupelna     | 1,85 m             |
| Sprayhood           | 1,84 m             |

Děkujeme za přízeň.

PF 2026



Pohodovou plavbu  
rokem 2026  
přeje

**MARINE s.r.o.**



Nakupte originální dárky pro  
námořníky v prodejně

**MARINE  CENTRUM**

Komořanská 326/63,  
143 00 Praha 12 - Modřany  
Po-Pá: 9:30 - 17:00  
+420 739 051 735  
praha@marine.cz

**www.marine.cz**



SY 60' AQUA

# Futuristická plachetnice s nafukovacím křídlem

*Společnosti JFA Yachts, Novem a Wisamo Michelin představily inovativní model jachty Aqua. Jde o vysoce výkonnou a tichou 60stopou plachetnici, která klade důraz na dekarbonizaci námořního průmyslu.*











O takeláž i trim se bude starat plachetnice prakticky sama.

**N**a první pohled zaujme svým futuristickým designem, teleskopickým nafukovacím křídlem místo klasické plachty a prostornou palubou. Jachta, navržená společností Novem Nautical Design, je díky jednoduchému a intuitivnímu ovládání určena i pro méně zkušené jachtaře.

### Dostatek místa

Model Aqua nabízí nezvykle velký prostor na palubě. Speciální systém teleskopického stěžně eliminuje množství lanová, což zaručuje snadný a ničím nerušený pohyb po palubě, která se tak stává středobodem celé jachty.

Samozřejmě i interiér má hostům co nabídnout. Je navržen pro dlouhodobý pobyt a poskytuje komfortní ubytování až pro šest osob.

V salonu pak nalezneme plně vybavenou kuchyni a místo na sezení pro osm hostů.

### Automatizované plachtění

Díky systému větrného pohonu Wisamo od Michelinu, který byl vyvinut tak, aby se automaticky přizpůsoboval směru plavby a síle větru, není třeba být odborníkem na manévrování, abyste si poradili i s obtížnějšími podmínkami. Například lze stabilizovat samotný náklon lodi, a plachtění si tak užít naplno, pohodlně a bez starostí.

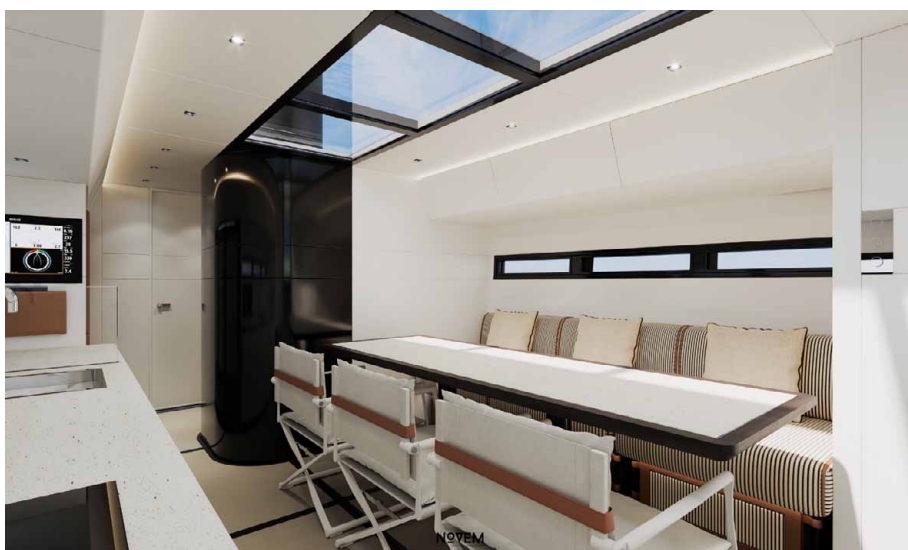
### Pro ekologické plavby

Společnost Michelin má více než 130 let zkušeností s vývojem udržitelných a inovativních materiálů. Na základě svých znalostí v oblasti polymerních kompozitů neustále přináší zlepšení, která umožňují vyrábět kvalitní pneumatiky a komponenty pro stroje a dopravní prostředky na poli mobility, stavebnictví, letectví, nízkouhlíkové energie a zdravotnictví.

Vstupem do jachtařského sektoru rozšiřuje společnost Michelin svou nabídku o řešení Wisamo, které má přispět k dekarbonizaci námořní do-

pravy. Tato technologie je zároveň vysoce účinná i pro rekreační plavbu a zajišťuje plynulý a bezpečný provoz. Bude také vybavena sekundárním elektrickým pohonem, který usnadní přiblížení k přístavu a plavbu v bezvětří. Ve snaze o funkční minimalismus navrhla společnost Novem loď tak, aby vyráběla energii pro svoje systémy pomocí vodního generátoru. Tento přístup pomáhá námořnímu průmyslu plout směrem k zelenější budoucnosti.

Velkým plusem této ekologicky šetrné jachty je i to, že může plout v chráněných



Poměrně minimalistický interiér najdou zákazníci i v podpalubí.



zónách, aniž by znečišťovala nebo nějak jinak narušovala mořský ekosystém.

### Systém šetřící energii

Společnost Wisamo nabízí řešení, které bude možné přizpůsobit všem typům plavidel a vyhovuje tak dnešnímu neustále se zvyšujícímu tlaku na udržitelnost. Koncept spočívá v teleskopickém nafukovacím křídle, které využívá energii větru k pohonu lodi.

Jedná se o odolný, lehký textilní plášť, který se nafoukne při nízkém tlaku a vytvoří symetrické křídlo, jež se přizpůsobí široké škále lodí v délce od 15 do 20 metrů. Křídlo lze použít buď jako primární pohonný sys-



Počítá se i s efektním osvětlením jachty pod hladinou.

***Ve snaze o funkční minimalismus navrhla společnost Novem jachtu tak, aby vyráběla energii pomocí vodního generátoru. Tento inovativní přístup pomáhá námořnímu průmyslu plout směrem k zelenější budoucnosti.***

tém, nebo v hybridní konfiguraci, kde poskytuje dodatečnou energii jako doplněk k hlavnímu motoru.

Plně automatizovaný řídicí systém, který ovládá funkce, jako je vytahování, spouštění nebo nastavování plachet, umožňuje snadné manévrování. Spolu s uživatelsky přívětivým rozhraním navíc vytváří ideální podmínky pro zkušené i začínající jachtaře.

**Text Eliška Nagyová**

**Foto JFA Yachts**



„Stažená“ plachta



### TECHNICKÉ ÚDAJE

#### SY 60' AQUA

|                                                            |                    |
|------------------------------------------------------------|--------------------|
| Celková délka                                              | 18,18 m            |
| Šířka                                                      | 4,2 m              |
| Hmotnost                                                   | 12,8 t             |
| Ponor                                                      | 3,5 m              |
| Motory                                                     | 2x 15 kW           |
| Plocha plachet                                             | 170 m <sup>2</sup> |
| <a href="http://www.jfa-yachts.com">www.jfa-yachts.com</a> |                    |





NA VLNÁCH VZPOMÍNEK

## Když jsem plul s flotilou SAIL Amsterdam

*Letadlo se vynořuje z mraků a pod křídlem se leskne voda. Stříbrné pásy kanálů se klikatí krajinou, mosty je přetínají jako nitky a v dálce se objevuje Amsterdam. Letíme nízko a já poznávám známý obraz. Noordzeekanaal, dlouhý přímý pruh vody, který spojuje moře s městem. Pod námi se třpytí ta samá trasa, kterou jsem před časem projížděl na své lodi během festivalu SAIL Amsterdam. A právě v tu chvíli, kdy letadlo míjí plavební kanál, se mi všechno znovu vybavuje. Vůně vody, les stěžňů a nekonečné davy lidí.*

**T**o, co dělalo SAIL 2025 tak výjimečným, nebylo jen množství lodí nebo návštěvníků. Byl to rok oslav. Amsterdam totiž slavil své 750. výročí. Tedy tři čtvrtě tisíciletí, kdy se z malé rybářské osady na březích Amstelu zrodilo město, které dnes zná celý svět.

A právě s tímto jubileem se spojil i další významný milník, a to 50 let od prvního SAILU,

který se konal v roce 1975. Dvojitě výročí dodalo festivalu neopakovatelnou sílu. Byla cítit všude. V ulicích, na kanálech, v pohledech lidí. Město bylo vyzdobené vlajkami, podél nábreží visely bannery s logem SAIL 2025, United by Waves, a na každém kroku byla patrná hrdost. Amsterdam se rozhodl oslavit své narozeniny tak, jak se na město mořeplavců sluší. S větrem v plachtách.

### Příjezd do IJmuidenu, začátek dobrodružství

Do přístavu v IJmuidenu jsme dorazili o den dřív, než začal hlavní program. Kanál byl plný lodí všech velikostí, posádky si pomáhaly s vyvázáním, smály se, zdravily. Nakonec jsme se vyvázali v pětistupu. Bok na bok s dalšími jachtami z Nizozemska, Německa a Polska. Když se všechno uklidnilo, na chvíli jsem jen seděl na palubě



a pozoroval, jak slunce zapadá za zdymadla. Všude vlály vlajky, z lodí zněla decentně hudba a bylo znát, že se blíží něco velkého.

Odpoledne jsme se šli projít za plavební komoru, kde už kotvily ty největší lodě připravené na SAIL Parade. Byl to pohled, který všem bral dech. Podél nábreží stály obrovské plachetnice, mezi nimi i historická Nao Victoria. Na molech se proměňovaly davy lidí, hrála živá hudba a z pódia zněly první koncerty. Akce tam fakticky už začala, i když do samotného zahájení zbýval ještě den.

Večer jsme se vrátili na loď, kde se už rozsvítila světla a mezi vyvázanými loděmi se ozýval smích. Představa, že zítra poplujeme do města jako součást oficiální flotily, se zdála až neskutečná. Na tento okamžik jsem čekal celých pět let a nikdy jsem nepochyboval, že to jednou opravdu zažiju.



Obavy některých majitelů lodí z hustoty provozu na vodě byly oprávněné.

### Severní nizozemský kanál, živý organismus lodí

Ráno bylo klidné, ale tak zvláštně. Ve vzduchu byla cítit energie a očekávání z toho, co bude následovat. Hladina kanálu byla téměř hladká, posádky si předávaly pokyny, všude kolem vládlo tiché soustředění a z dálky se ozývaly první lodní houkačky.

Už když jsme vypluli od mola, byl kanál plný lodí, které pomalu čekaly na svou chvíli. Všichni sledovali pohyb před komorou, kde se chystala vyplout první z velkých plachetnic. Čekali jsme, až přijde ta naše chvíle. Ta nastala, když z komory majestátně vyplula polská školní loď DAR MŁODZIEŻY.

Byl to okamžik, který se mi vryl do paměti. Elegantní, vysoká loď s polskou vlajkou na zádi pomalu vplouvala do kanálu. Jakmile se její příď pohnula vpřed, proud se dal do pohybu. V tu chvíli jsme se přidali. Naše loď se zařadila do proudu plavidel a stala se součástí flotily. Kolem nás se rozprostřela neuvěřitelná scéna. Stovky lodí všech velikostí, od jachet až po obrovské plachetnice, se vydaly směrem do Amsterdamu a celou cestu kanál lemoval nekonečný dav lidí. Na březích stáli diváci, kteří si tu nádheru přišli užít. Zpívali, grilovali, mávali, smáli se. Rodiny seděly na dekách, někde hrála hudba, děti mávaly vlaječkami. Bylo to, jako by se celé Nizozemsko sešlo na březích jednoho kanálu, aby oslavilo vodu, lodě a svobodu. Z dálky to muselo působit jako mořský průvod a já si uvědomil, že



Pavel si zkusil, jaké to je být kormidelníkem na lodi SHABAB OMAN II, která se na plavbu do Amsterdamu vydala již na konci dubna.





Autor článku na palubě své Hallberg-Rassy 29, o které jsme na stránkách Yachtu psali v září 2024.

jsme opravdu součástí něčeho obrovského.  
Živého organismu lodí, lidí a historie.

## Oranžové nebe nad Markermeerem

Cesta kanálem byla plynulá a plná rytmu. Pluli jsme v dokonalé symbióze všech lodí, velkých i malých, moderních i historických. Každá



Třiašedesát metrů dlouhý CHRISTIAN RADICH z Norska



*Rodiny seděly na dekách, někde hrála hudba, děti mávaly vlaječkami. Bylo to, jako by se celé Nizozemsko sešlo na březích jednoho kanálu, aby oslavilo vodu, lodě a svobodu.*

z nich měla své místo v nekonečném hadu plavidel, který se pomalu sunul k městu.

Jen jednou jsme si odskočili do slepého ramene kanálu, abychom si trochu oddechli a počkali, až nás dožene peruánská loď B.A.P. UNIÓN, kterou jsme chtěli vidět zblízka. Na hladině byl klid, kolem se mírně pohupovaly stěžně, a když se pak loď objevila v dálce s majestátními plachtami a v doprovodu peruánské hudby z velkého



Potkat ponorku na vodě je nevšední událost.

reproduktoru, stálo to za to. Jakmile jsme se znovu připojili k hlavnímu proudu, vše se opět spojilo v harmonii. Před samotným centrem se plavba zpomalila. Největší a jediný dopravní ko-

laps nastal u Amsterdam Central Station, kde se některé lodě snažily manévrovat, otáčet nebo se vracet proti proudu, kde byla vymezena plavba pro tyto účely.

inzerce

# FOR BOAT

## 9. VÝSTAVA LODÍ A VODNÍCH SPORTŮ

Souběžně probíhající akce:

**FOR CARAVAN**

**P V A**  
EXPO PRAHA

www.forboat.cz

# 20.–22. 3. 2026

PARTNEŘI PVA EXPO PRAHA

**shopex.cz**

**ABF** CATERING

PARTNER PRO ENERGETIKU

**pkv** **Enmon**

OFICIÁLNÍ VOZY

**SKODA**





STAD AMSTERDAM nemohla chybět.

Na vodě to vypadalo jako nekonečná změť lodí všech druhů a stárí, od starých dřevěných kutrů až po moderní jachty. Když jsme ten zmatek projeli a minuli první již vyvázané lodě, propluli jsme městem a pokračovali dál na Markermeer. Vítr sílil a slunce se pomalu sklánělo k obzoru. Naše Sail Parade pokračovala dál, tentokrát už v menším počtu lodí, ale s o to silnější atmosférou. Oranžové nebe nad Markermeerem dalo celé plavbě důstojné rozloučení.

Za tím západem jsme pokračovali do našeho domovského přístavu, unavení, s hlavami plnými dojmů a obrazů, které zůstanou navždy. Byl to konec dne, který se nedá zapomenout.



Stejnokroje posádek doplňovaly celkovou sváteční atmosféru.

## Moře spojuje

Po úvodním dni plavby jsme se do přístavů znovu vypravili i jako návštěvníci, tentokrát mezi davy lidí, kteří proudili kolem vyvázaných lodí. V rámci akce bylo možné všechny lodě osobně navštívit, projít si jejich paluby, nahlédnout do kajut i strojoven, a tak jsme si to samozřejmě nenechali ujít. Zastavili jsme se hlavně u našich oblíbených lodí, jako byla třeba SHABAB OMAN II nebo SANTA MARIA, které jsme obdivovali už během plavby kanálem.

Každá loď měla svůj příběh a přesto, i přes různé jazyky, všichni říkali, že moře spojuje. Oficiální motto ročníku znělo United by Waves, tedy Spojení vlnami. Vedle sebe kotvily stoleté plachetnice a moderní ekologické jachty



Fotka na památku od soulodící lodě



s hybridním pohonem, dokonce i ponorka nizozemského námořnictva. Na konferencích a výstavách se mluvilo o udržitelnosti, o nových technologiích, které by mohly chránit oceány.

Bylo zřejmé, že Amsterdam se dívá do budoucnosti, ale nikdy nezapomíná na své kořeny. A každý večer po setmění se nad městem rozzářil ohňostroj z A'DAM Tower. Ten trval symbolických 750 vteřin na počest výročí Amsterdamu.

### SAIL-Out, důstojný závěr festivalu

Závěrečný den patřil SAIL-Out Parade, během níž lodě postupně opouštěly přístav a vydávaly se zpět směrem k moři. Průvod probíhal podle plánu, pod dohledem přístavní služby a s pečlivou koordinací lodního provozu. Z břehů akce sledovaly tisíce

diváků, pro které byla SAIL-Out symbolickým zakončením festivalu. Lodě troubily na pozdrav, posádky mávaly a přístav se pomalu vyliďňoval.

Ačkoliv jsem se průvodu osobně neúčastnil, sledoval jsem ho později v médiích. Klidný, důstojný závěr celé akce, který uzavřel pět dnů oslav a emocí.

Po skončení festivalu mluvila média o rekordní návštěvnosti. Více než dva miliony lidí. Ekonomický přínos městu dosáhl stovek milionů eur. Ale čísla jsou jen polovina příběhu.

SAIL 2025 byl víc než jen oslava lodí. Byla to oslava Amsterdamu samotného, jeho historie, svobody, otevřenosti a schopnosti spojovat lidi. Už teď se těším na ročník 2030!

*Text a foto Pavel Oleníček*



Tak zase někdy příště ahoj

### Dovolená na lodi

zajistíme pronájem lodí na Vaši dovolenou ve všech jachtařských oblastech světa.

**Při hledání lodě na Vaši dovolenou zkuste také naše příznivé ceny.**

*Why not...  
Colins Yacht*

### Kapitánské průkazy

na řeky a moře

– VMP, MD, CZ, HR

### Kurzy jachtingu

Chorvatsko, jaro / podzim

### Colins regaty a plavby 2026:

Family Flotila – červen

Izolepa Cup – Orlik, 1. srpna

Slapseidon Cup – Slapy, 8. srpna

### Champagne Cup



Chorvatsko,

26. září – 3. října

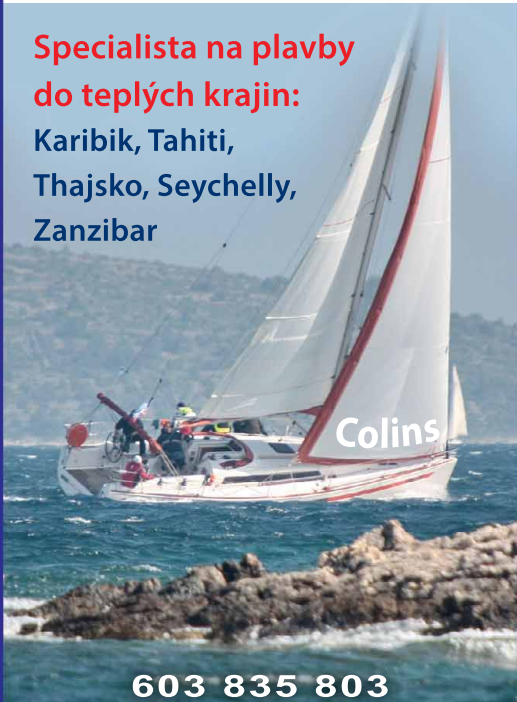
24. ročník regaty

### Specialista na plavby do teplých krajin:

Karibik, Tahiti,

Thajsko, Seychelly,

Zanzibar



603 835 803

[www.cyc.cz](http://www.cyc.cz)





JIŽNÍ ŠVÉDSKO NENÍ NUDA

## Plavba z Ystadu do Malmö

*Plavíme se pravidelně po severních vodách a většinou míříme dál na sever, kde se fjordy střídají s ostrůvky a vysokými skalami. Letos jsme ale zvolili jih Švédska a přiznávám, že s mírnými obavami, zda nebude moc placatý. O to víc nás tato etapa překvapila. Plavba na Beneteau Oceanis 343 byla nejen pohodlná, ale i bohatá na zážitky, místa a příběhy.*

### Ystad, skrytý klenot pro výměnu posádky

Je sobota odpoledne a já sedím venku na lavičce na nádraží ve švédském Ystadu a čekám na příjezd vlaku z Malmö. Je krásně, slunce hřeje, modré nebe, na oblečení mi stačí tričko a kraťasy. Na perónu jsou velké vázy osázené pestrobarevnými květy. Není zde žádná zděná budova, jen jednoduché skleněné čekárny s automatem na lístky. Díky sdílené poloze mohu v mapě sledovat manželku a dceru, zda nemají cestou nějaký problém, a vidím, že zbývá ještě pár minut do našeho setkání.

Před několika hodinami jsem se rozloučil s posádkou prvního týdne a uzavřel jsem plavbu ze Svinoústí přes Bornholm a Christiansø do Ystadu. Na Bornholmu bylo krásně jako vždycky. Mám rád jeho atmosféru, barvy pobřeží, staré přístavy a výlety kolem moře nebo do vnitrozemí. A také cyklostezky s půjčovnami kol.

Každý rok se plavím po severních vodách, rád poznávám kulturu, historii a architekturu. Nejradši to mám o něco výš na sever, kde se k tomu přidávají i krásná pobřeží s mnoha ostrovy, fjordy a vysokými skalami. Ve Skandinávii jsem

nejjižněji začínal plavbu v Göteborgu na západní straně Švédska nebo ve Stockholmu na východní straně. Obě lokality nabízejí vše, co jsem zmínil. Letos to ale mělo být jinak.

Jsem na jihu Švédska a již pohled do mapy dává jasně najevo, že je to především zemědělská oblast, kde kopec hned tak z vody neuvidíme. Kombinaci moře a hor máme nejradši, tak jsme se na letošní společnou plavbu těšili s mírnými rozpaky, jestli tam budou vůbec zajímavá místa k návštěvě. Co když to budou jen pole a zemědělské samoty?



Při plánování první výměny posádky jsem musel najít rozumný kompromis s ohledem na další plavbu s návratem do Štětína. Zajímavě to na mapě vypadá u Karlshamnu, ale to je na výměnu posádky zbytečně daleký dojezd z kodaňského letiště i o hodně delší plavba z Bornholmu. Trelleborg má z Kodaně dobré spojení, ale je také daleko od Bornholmu a reference jej nedoporučují jako extra turistické město. Je to po Göteborgu druhý největší přístav ve Švédsku, což z něj dělá spíše přístavní a průmyslové město a to nás k návštěvě moc neláká. Zrak mi spočine na Ystadu, který je ideální pro dojezd jak lodí, tak s velmi dobrým spojením do Kodaně. Po první kontrole na Wikipedii začínám mít jasno o místě výměny posádky, tedy v tomto historickém malém městě s pěkným přístavem.

### Poznávání města

Autobusová náhradní doprava přijela načas. Po přivítání jdeme asi kilometr z nádraží do přístavu, cestou holky seznamuji s okolím a přístavem. Zásoby jsem již stihl doplnit, a tak nemeškáme a děláme si plán na zbytek dne. Nejdříve osvěžení s koupáním na pláži, pak večere a po ní prohlídka Ystadu.

Na večeri jsem připravil překvapení. Ne, že bych měl nachystanou kulinářskou specialitu na pánvičce, ale blízko pláže se nacházela udírna ryb, kde je možné si i sednout a sestavit si celé teplé jídlo. Na čerstvě uzené ryby se vždy všichni těšíme. Zrovna byl na pultě nachystaný celý velký losos, takže řez vedl uprostřed, napříč tím nejlepším. Další druhy ryb



Ystad

jsme vybírali odhadem, jelikož jsme nepoznali, co to je. Ale s každou to byl zážitek. Jak se říká, ryba musí plavat, a tak jsem měl vytipované druhé překvapení. V centru nedaleko přístavu na ulici Langgatan stojí starý hrázdný dům s nádherným nádvořím a krásnou atmosférou. Do roku 1971 sloužil jako sladovna, která zásobovala místní pivovary důležitým sladovým zrnem, poté byl dům přestavěn na pivovar a restauraci. Seděli jsme na nádvoří ve stínu pod platanem a ochutnávali pivo

z Möllers Bryggeri. V chladnějším počasí je možné si sednout dovnitř do stylové pivnice s dvěma bronzovými varnami. Ale jak to tak při posezení ve zdejších hospodách bývá, postesklí jsme si po našem chuťově bohatém pivu s velkou bílou pěnou. Další pivo už jsme si nedali a šli jsme do města.

Ystad má půvabné náměstí s kostelem v pruském stylu, postaveným na základech původní baziliky z roku 1200, který byl v roce 1925 kompletně zrestaurován. Jde o poslední místo ve Švédsku, které si zachovalo tradici strážců věží. Každou noc dohlíží na město z věže kostela strážný a troubí na roh. Tradici udržuje i hasičský sbor, který vás za poplatek svezde po městě svým historickým vozem.

### Maják, kde končí Švédsko

Je pět hodin ráno a takto časně vstáváme do nového slunečného dne. Máme v plánu vyrazit co nejdříve, přece jen je sezona a přístavy bývají plnější. Dnešním cílem je proplout kanál Falsterbokanalen v Höllvikenu a na druhé straně zůstat v marině přes noc. Provedu kontrolu stavu oleje, chladicí kapaliny, baterií, vše v pořádku, startuji motor, oběhové čerpadlo funguje, můžeme vyrazit. V 5:30 opouštíme Ystad.

Do lodního deníku musím bohužel zapsat sílu větru 0. Na moři se honí jen drobné vlnky



Autor s dcerou během plavby na motor





*Maják Smygehuk, ocelová stavba vysoká 17 metrů, je z roku 1883 a nachází se na druhé straně přístavu. Zdarma můžete vyšlapat schody až nahoru k žárovce a mít krásný výhled z nejnižšího bodu Švédska. Původní dům strážce majáku nyní slouží jako stylová ubytovna.*

Volně přístupný maják Smygehuk na nejnižším výběžku Švédska

a slunce pomalu nabírá na síle. Motor nastavuji na optimálních 1 800 otáček a kopírujeme pobřeží. Po snídani sedíme nad mapou a shodujeme se, že Ystad byl asi výjimkou, protože cestou do Höllvikenu nás patrně nic zajímavého nečeká.

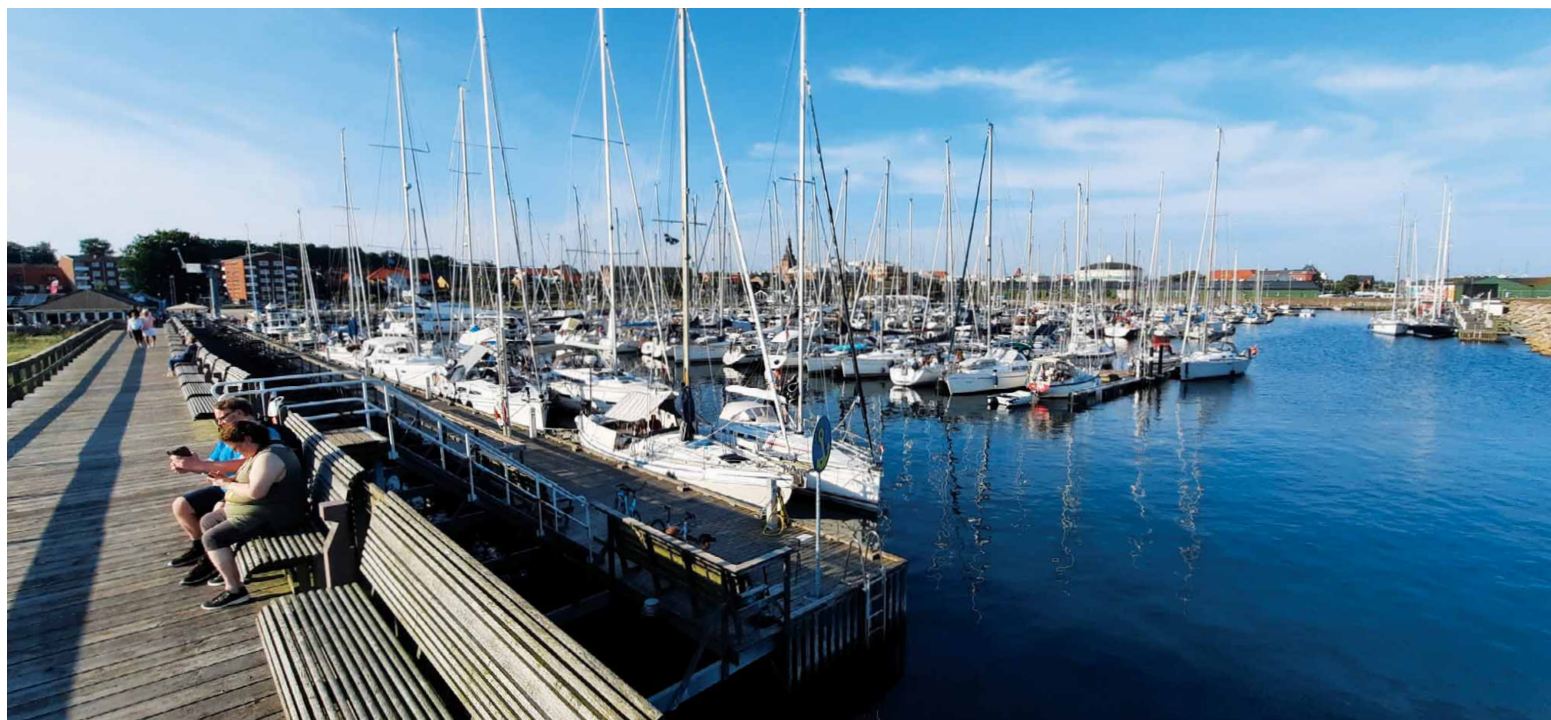
Před devátou hodinou se blížíme k malému přístavu Smygehuk u obce Smygehamn. Je to zhruba v polovině naší trasy, a protože máme pěkný časový náskok, rozhodujeme se to zkusit a podívat se tam. Přístav byl zaplněn jen z poloviny, přirazil jsem bokem k nábreží, abychom měli pohodlný manévr a vystupování z lodi. Jen jsme vyrazili na obhlídku, potkali jsme paní, která byla vedle nás již v Ystadu a ráda se s námi podělila o poznatky. Výjimečnost tohoto místa dává nájevo cedule na kraji

přístavu. Zde se nacházíte na samotném nejnižším cípu Švédska. Kousek za cedulí je historická památka, nejstarší kompletně dochovaná pec na výrobu nehašeného vápna v regionu. Vápenka byla postavena v roce 1850 a je jedinou ze čtyř dalších bývalých pecí. Dnešní přístav byl původně lom, kde se lámal vápenec. Turistické informace nás lákaly ke zhlédnutí dalších osmi zrestaurovaných vápenek, asi kilometr do vnitrozemí.



Na dvoře pivovaru v Ystadu





Marina ve městě Ystad

Dali jsme ale přednost jiné atrakci. Maják Smygehuk, ocelová stavba vysoká 17 metrů, je z roku 1883 a nachází se na druhé straně přístavu. Zdarma můžete vyšlapat schody až nahoru k zárovce a mít krásný výhled z nejjihnějšího bodu Švédska. Původní dům strážce majáku nyní slouží jako stylová ubytovna.

Maják byl původně osvětlován petrolejem, ale ten byl brzy nahrazen elektřinou, tedy žárovkou o výkonu 1 000 wattů s otáčivou čočkou, poskytující každou pátou sekundu záblesk střídavě mezi červenou a bílou. Dnes

se čočka již neotáčí a lampa má pouze 60 wattů. Navzdory tomuto nízkému příkonu má stále dosah asi 8 nm a pomáhá v navigaci zejména rekreačním a rybářským lodím.

### Falsterbokanalen, skvělá zastávka s bonusovými koly

Pokračujeme dál v cestě do kanálu. Vítr stále na nule. Slunce pálí, a tak se na chvíli zastavíme a skáčeme se ochladit do moře. Po hodině a půl se mírně rozfouká, 40 stupňů zepředu, přidávám hlavní plachtu jako podporu motoru. Míjíme Trelleborg a 12:45 přibližně

plouváme ke vjezdu do kanálu. Vychází nám to pěkně, ve 13:00 se otevírá most. Při čekání pozorujeme okolí a už plánujeme, že se tam musíme vydat. Nádherné dlouhé pláže a vybavená koupaliště nás po plném slunku na lodi lákají k osvěžení.

Projeli jsme kanál a na severní straně vjíždím do prvního bazénu. Celkem tu jsou tři podobné s kanálem. Nejdříve jsem si myslel, že se mnou pustil do řeči nějaký náhodný ochotný mladý hoch, záhy se z něj vyklubal pomocník přístavu a sám mi řekl, ať už nejezdím nikam, že mám zajet mezi větší lodě, že to budu mít blíže do mariny. Byli jsme rádi, rychle jsme loď uvázali a vydali se na průzkum. V marině jsem zaplatil pobyt a dostali jsme nabídku půjčit si kola, která tam měli pro hosty zdarma.

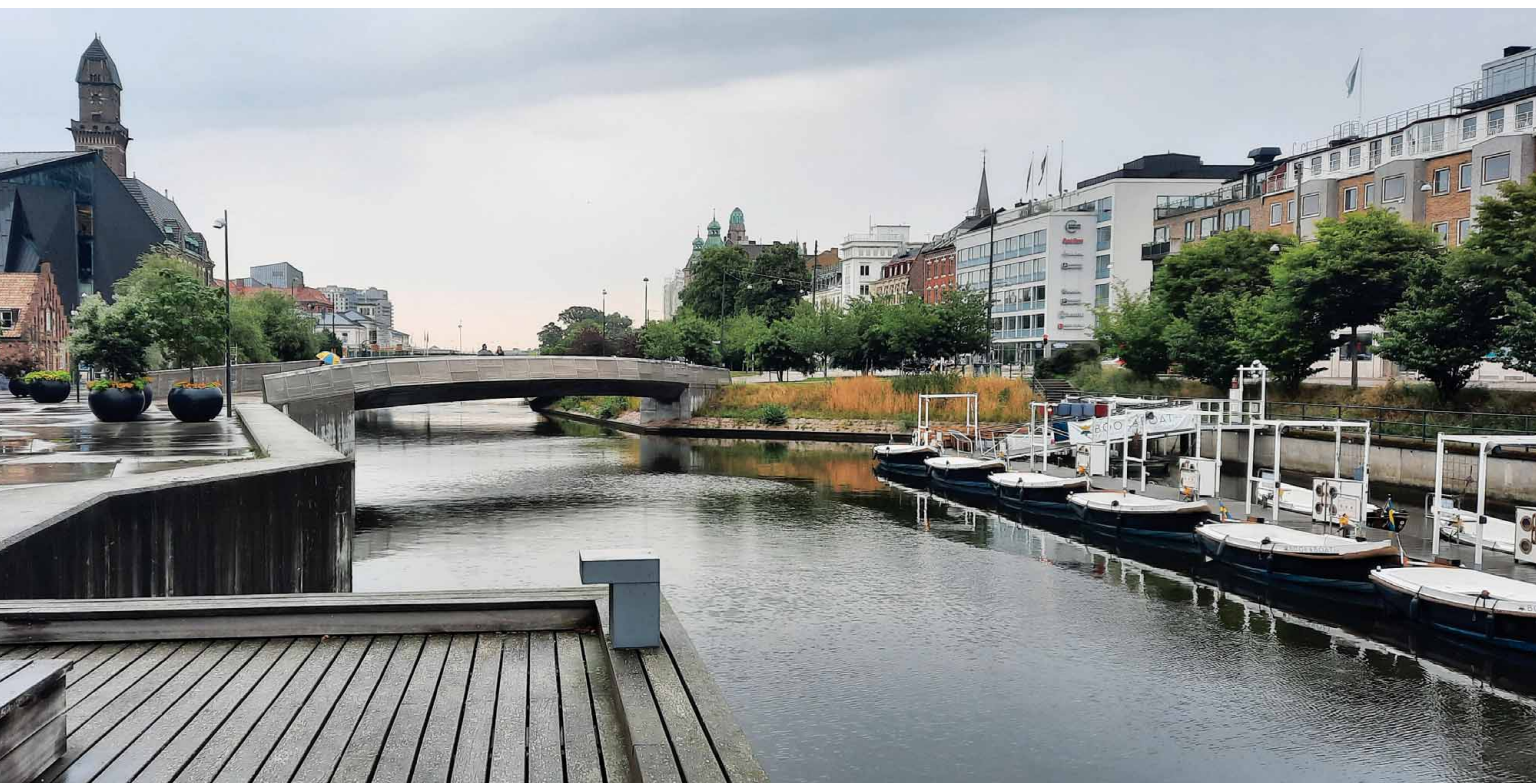
Tohle je fantastická služba některých marin, protože se mnohdy ztratí spousta času s hledáním půjčovny. Kola musí být v půjčovnách někdy vrácena do zavíracích hodin, například v Norsku, což potom nedává smysl si kolo na pozdní odpoledne půjčovat. Něco jiného jsou sdílená kola přes aplikaci, ale ta mají také své nevýhody. Jak je odstavíte, může vám je vzít někdo jiný a nemáte se jak dostat zpátky. A cena na delší půjčení není nízká.

Nasedáme na kola a kolem kanálu jedeme na jih k plážím, které jsme sledovali z lodi. Voda



V přístavu Smygehuk kotvíme bokem k přístavní hrázi.





Jeden z plavebních kanálů v Malmö

23 °C, slunce a modrá obloha lákají do vody ke koupání. Když jsme se pořádně vykoukali, využili jsme vybavení plážového koupaliště, smyli ze sebe slanou vodu, nasedli na kola a jeli zpět na loď oklikou přes rezervaci. Večer nám udělala radost pizza.

## Malmö, cyklistické město i v dešti

Kousek severněji je Klagshamn, ale nenašli jsme v jeho okolí nic, co by nás přimělo jej navštívit v dešti. Takže až do Malmö? Ok, velké město přece jen slibuje více příležitostí k návštěvám zajímavostí a památek v nepříznivém počasí.

Ráno nespěcháme. Má foukat zadoboční vítr, takže pojedeme pěkně rychle, za mírných deštových přeháněk. Zhruba v 9:45 se odvazujeme, vyplouváme z plavebního kanálu a napínám kosatku. Bohatě to stačí, máme rychlost přes 5 uzlů.

Před polednem podjíždíme Öresundský most, kdy si všichni vzpomeneme na Sagu Norén ze seriálu Most a odhadujeme, který pilíř to mohl být, kde se odehrál poslední díl.

Po 13. hodině se vyvazujeme v Dockan Marině Malmö na jihozápadní straně hned ze začátku, s vodou i elektřinou u lodi. Platím stejně jako v mnohých marinách přes aplikaci Tallyweb.

Vaříme si na lodi oběd a potom jdeme na obhlídku města. Marina je celkem blízko, procházíme na Stortorget, nejstarší a největší náměstí v historickém centru, obklopené radnicí a dalšími starobylými budovami. Jedna z nejvýznamnějších je lékárna Lejonet. Byla postavena v roce 1896 v období nové renesance. Vnitřní vybavení a výzdoba jsou úžasné. Při návštěvě je

nutné mít na paměti, že je stále funkční a není vhodné fotit za přítomnosti lidí, kteří si kupují léky.

Druhý den přišly očekávané časté přehánky. Nás to neodrazuje a místo chození a schovávání před deštěm se naopak rozhodujeme si půjčit sdílená kola, která stojí u mariny. Až po jejich vrácení jsme zjistili, že i tato marina



Tento větrný mlýn je k vidění v Malmö.





Kámen s nápisem SMYGEHUK a zeměpisnou polohou upozorňuje, že se nacházíme na nejjihnější cípu Švédska.

poskytuje svá kola. Naštěstí sdílená kola tady nevycházejí draho a jsme na nich několik hodin. Holky lákají nádherné zahrady Katrin, na kole je to asi půlhodina. Bohužel nás zrovna tam zastihne ta největší průtrž a musíme se schovat.

Tak jako všude ve Švédsku jsou cyklostezky perfektní a dobře označené. Cestou

kousek od Torsa v kavárně lázní Riberborgs Kallbadhus, které jsou na moři, přístupné mostem z pláže, a poskytují pěkný pohled na město Malmö s jeho vysokou dominantou. Dáváme si poslední švédské kafe se zákuskem a přecháváme jednu z přeháněk.

### Co si odvážíme?

Z jihu Švédska jsme odjžděli s dánskou vlajkou připravenou k výměně, protože další trasa vedla do Helsingøru. Ale vzpomínky zůstávají. Přestože jsme zpočátku měli pochyby, jižní Švédsko nás překvapilo. Klidem, historií, čistotou, infrastrukturou i ochotou místních obyvatel. Je to ideální oblast pro pohodovou rodinnou plavbu s pestrým programem i zázemím.

### Praktické informace pro jachtaře

Marina Ystad stojí 240 švédských korun, tedy asi 530 Kč za noc. Sprchy jsou v ceně, přístup na PIN. Pračka a sušička k dispozici po objednání v kanceláři. Platba přes automat.



Vstup do hradu v Malmö

jedeme kolem mnoha různých zajímavostí, které vidíme v mapě. Opera, parky, hrad, větrný mlýn, zvlněné fotbalové hřiště atd. Několikrát jsme pořádně zmokli, ale nebyla zima, tak to šlo vydržet. Na konci poznávání města jsme nemohli nezastavit u mrakodrapu Turning Torso s 54 patry, viditelného na míle daleko. Zajímavé je, že jen spodní patra jsou kanceláře, zbytek jsou byty, na které je pro případ prodeje pořádník čítající asi 200 zapsaných čekatelů. Deštivou prohlídku města končíme

Marina Höllviken je za 330 švédských korun, asi 730 Kč za noc. V ceně sprchy i zapůjčení kol, přístup na PIN. Platba v kanceláři, pravděpodobně to jde přes automat.

Marina Dockan Malmö stála 400 SEK, což odpovídá 880 Kč za noc. V ceně sprchy i kola, přístup na PIN. Automat na zaplacení v kanceláři.

*Text a foto kapitán Tomáš Stejskal*

inzerce



## 28.3.-.4.4.2026

[WWW.VELIKONOCNIREGATA.CZ](http://WWW.VELIKONOCNIREGATA.CZ)

[REGATA@AKITAYACHT.CZ](mailto:REGATA@AKITAYACHT.CZ)



## 17.-24.10.2026

[WWW.PALAGRUZA.CZ](http://WWW.PALAGRUZA.CZ)

[REGATA@AKITAYACHT.CZ](mailto:REGATA@AKITAYACHT.CZ)



### PRONÁJEM LODÍ

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

[CHARTER@AKITAYACHT.CZ](mailto:CHARTER@AKITAYACHT.CZ)

+420 737 970 155  
+420 603 502 229

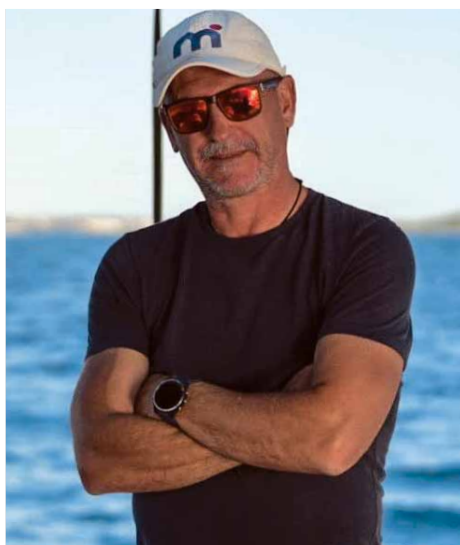




DOVOLENÁ NA LODI

## Ohlédnutí za charterovou sezonou 2025

*Jak se již stalo tradicí, ke konci roku jsme se zeptali vybraných charterových společností na jejich postřehy a dojmy z uplynulé sezony. Ptali jsme se na letošní novinky v oblasti technologií, servisu či flotilových plaveb. Dále nás zajímal názor na faktory, jako jsou cena, klima, digitalizace či změna životního stylu, které mohou ovlivnit poptávku po pronájmu lodí v příštím roce. A nakonec jsme se zeptali, zda by si přáli, aby se něco v charterovém světě změnilo. Odpovědi jednotlivých společností jsme řadili podle toho, jak nám přicházely do redakce.*



**Tomáš Chudík**  
**Samo Sailing**

Rovnou se přesunu k otázce důležitých faktorů ovlivňujících trh v roce 2026. Myslím si, že v následujícím roce bude trh stále ovlivňovat příliv nových zájemců o jachting v návaznosti na změnu životního stylu. Přesun turistů z apartmánů na lodě bude pokračovat. Reklama jim totiž neustále podsouvá, jaký je jachting jednoduchý a dostupný.

Mým přáním tedy v této souvislosti je, aby se zvýšila míra zodpovědnosti skipperů a posádek na moři. Tím pádem bychom se navzájem neohrožovali. Moře je totiž samo o sobě už tak dost nebezpečné.

**Igor Piños**  
**Piños Yacht**



Co se týče novinek, v letošním roce jsme dobyli nová teritoria. Na speciální pronajaté lodi jsme propluli 600 Nm nekonečnými pustinami kanálů Beagle a Magellanova a bludištěm fjordů jižní Pa-



tagonie z Ushuaie do Puerto Natales. Převezli jsme tři katamarany přes Atlantik z Karibiku do Středomoří a vyhnuli se přitom útokům kosatek kolem Španělska a Portugalska. Mimo jiné použitím spojení na bázi zařízení Starlink Mini, které nám spolehlivě umožnilo sledovat příslušné weby monitorující jejich výskyt. Tento model se prodává za zlomek ceny Iridia, což je dnes už mrtvá technologie. Vhodné cestovní pouzdro na záda vyhovuje požadavkům na palubní zavazadlo. Chystáme další cesty do neznámých končin, například na západ a severozápad Severní Ameriky. Věnujeme také zvýšenou pozornost pojišťování kaucí u solidních pojistitelů.

Mezi podstatné faktory ovlivňující trh bude i nadále patřit cena charteru. Nejmenovaná zahraniční společnost lidí, kteří o moři moc neví, ale mají dobré styky, zaplavuje trh superdumplingovými cenami. Posádky už nedají na své kapitány a stále se setkáváme s tím, že je atakují se svými cenovými poznatky z webu pochybně dotovaných společností. Nicméně jsem se setkal například v Řecku s majiteli, kteří prohlásili, že takové společnosti už zablokovali, protože tyto tance s cenami už překračují meze slušného obchodu. Bohužel málokterý majitel takové lákavé nabídky odolá. Když se klient takové společnosti ale dostane do potíží, těžko najde někoho, kdo mu poradí, kde co má na lodi najít nebo zmáčknot. Pokud mu to tam vůbec někdo zvedne. Změna životního stylu českých klientů je zjevná. Doba, kdy se na lodi velikosti 36 stop tísnilo osm lidí, je za námi. Zákazníci mají víc peněz, chtějí velké kvalitní a co nejnovější lodě, ale samozřejmě za co nejnížší cenu. Občas je to těžké skloubit.

Na další sezonu si přejí, aby přestaly nekořečné pokusy obrátit klienta o kauci pro občas

i zcela smyšlené poškození lodi. Bohužel se tyto zvyky šíří i teritoriálně do oblastí, kde to dříve nebylo zvykem. Také občas stále žasnu nad neznalostí některých nových majitelů kapitánského průkazu. A v neposlední řadě si přejí, aby se začal systémově řešit problém s útočícími kosatkami.

### Jirka Kudláček James Ocean Sailing

V posledním období jsme se v klasické osnově výuky více zaměřili na záležitosti, které ošetřují především bezpečnost na moři. Posouzení kvality a možnosti užívané lodi s ohledem na stav moře, zvládnutí všech technických prostředků pro komunikaci, jako je EPIRB, satelitní telefon, PLB, Garmin, VHF, plotry a MOB. Technické obtíže, noční plavby, zdravotní zásahy a hlavně prevence požáru na lodi. Při praktickém plachtění správný úvaz preventru a vyhodnocování včasného refu.

Důležitým faktorem na charterovém trhu je a bude rozhodně cena. Ceny lodí, zejména v Chorvatsku, za poslední 2–3 roky vzrostly o 50–100 procent. Došlo také k nárůstu počtu lodí k pronájmu, to ale způsobuje zdravou konkurenci. Neklesá počet odborných kurzů, a tak se domnívám, že celý segment se stabilizuje dle poptávky, což je vidět na poskytovaných slevách, pokud nejsou lodě včas rozpůjčovány. Myslím, že panuje rovnováha, která ještě nějaký čas vydrží.

S počtem lodí i charterových společností přibývá technických nedostatků plavidel. Není to pravidlo, ale řada společností asi nemá dostatek technického personálu a organizačně nezajišťuje prevenci při údržbě lodí. Přál bych si tedy větší důraz na pravidelnou údržbu lodí

a kvalitnější předávku lodí. Když jste na moři tři desítky let, tak si vše uděláte sami. Pokud ale začínáte, může být řešení závad na moři velmi stresující.

### Petr Čech AAAYacht



Na začátku roku jsme vylepšili naše webové stránky a vyhledávač, který běžel rychle a spolehlivě po celou sezonu. Klienti to ocenili svou důvěrou i rekordním počtem objednávek, čehož si opravdu vážíme.

Myslíme si, že všechny faktory, jako je cena, klima, digitalizace a změna životního stylu, budou hrát důležitou roli. Stále více lidí dává přednost zážitkům před materiálními věcmi, a proto bude poptávku nejvíce ovlivňovat změna životního stylu spolu s rychle rostoucí digitalizací. Díky online rezervacím je pronájem lodí jednodušší než kdy dřív. Zároveň roste zájem o destinace se stabilním počasím a přijatelnými cenami, takže jednou z nejžádanějších oblastí by se mohlo stát třeba Řecko.

inzerce

**YCA**  
ASOCIACE CHARTEROVÝCH AGENTUR

ASOCIACE ČESKÝCH A SLOVENSKÝCH  
CHARTEROVÝCH AGENTUR | založená  
v roce 2018 |

**Tradice - kvalita - záruka mezinárodních standardů v oblasti pronájmu jachet**

Členové:

Colins Yacht

www.cyc.cz

My Way

www.myway.sk

Yachtcharter Marten

www.yachtmarten.com

YachtNet

www.yachtnet.cz

FunYacht

www.funyacht.cz

Pinos Yacht

www.pinos-yacht.cz

Najachtu – AZ Euro Yachting

www.najachtu.cz

Vaši spolehliví partneři pro pronájem jachet.

**www.YCA.cz**





Bójkové pole u ostrova Ilovik

Do budoucnosti bychom si přáli, aby se charterový trh posouval směrem k větší transparentnosti, férovosti a spolehlivosti. Bylo by skvělé, kdyby všechny agentury nabízely skutečně dostupné lodě, pravidelně aktualizovaly nabídky a udržovaly si klienty kvalitním servisem, nikoli zavádějícími bonusy. Věříme, že právě tato cesta povede k větší důvěře a dlouhodobé spolupráci v celém odvětví.

## Matěj Novák Yacht Club Praha



U nás ve flotile se snažíme každý rok přijít s něčím novým, co by klientům zprjemnilo jejich pobyt na palubě našich lodí. Každý rok inovujeme elektroniku, aby na lodích byly nové navigační instrumenty a tak dále. Inovujeme vybavení lodí, kdy do lodí instalujeme stále více elektronických toalet, ventilátorů, klimatizací a topení. Pro sezonu 2026 navíc přivádíme do naší flotily dvě nové lodě, a to krásný katamaran Bali Catspace a Hanse 458 v majitelské úpravě. Věříme, že všechny tyto novinky, inovace a úpravy spolu s naším servisem nám opět pomohou ke spoustě spokojených klientů.

Věříme také, že hlavním faktorem, který by měl ovlivňovat poptávku, je dobrý servis, a to jak klientský, tak technický. Proto se snažíme, abychom v obou těchto oblastech byli stoprocentní. Právě díky dobré technické přípravě našich lodí a díky tomu, že se o naše klienty staráme 24/7 po dobu jejich plavby, se k nám mnoho klientů vrací a je u nás spokojených.

Já osobně bych si přál nejvíce to, aby si lidé nevybírali pro svou dovolenou loď jenom na základě ceny. Některé společnosti ženou ceny pronájmu tak nízkou, že se za to dobrý a kvalitní

charter dělat nedá. Pokud tuto cestu nízkých cen bude trh akceptovat, tak se s kvalitními službami můžeme rozloučit a budeme se všichni muset spokojit s neprofesionálním přístupem a hlavně nekvalitním vybavením lodí. Na druhou stranu musím říct, že se naštěstí najde spousta lidí, kteří toto chápou a jsou ochotni si maličko připlatit za to, aby dostali kvalitní služby a loď. Přeji si, aby takových lidí bylo čím dál tím více.

## Josef Čtvrtečka Sea Yacht





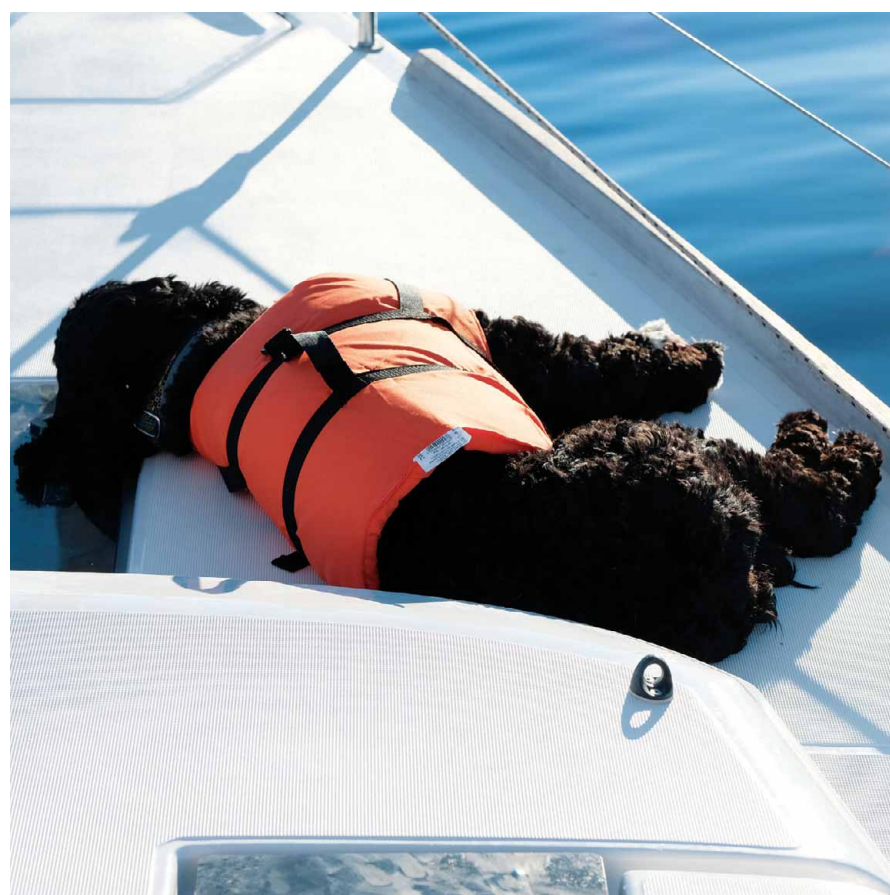
Agentura Sea Yacht, která již 30 let svým klientům zajišťuje pronájmy plachetnic, kataranů, motorových lodí i luxusních megajachet, v letošním roce i v předchozích letech využívala k vyhledávání lodí a jejich rezervaci všechny celosvětové online rezervační systémy. Ty obsahují kompletní nabídku veškerých lodí, ve všech jachtařských oblastech celého světa. Na vyžádání svým klientům vyhledá a zarezuje v jakémkoliv přístavu a v kterékoliv oblasti světa cenově nejvýhodnější loď, splňující všechny jejich požadavky z hlediska typu, velikosti, provedení, výbavy a tak dále.

Při výběru lodí je pro klienty samozřejmě důležitá cena. Proto kromě všech slev, které nabízejí charterové společnosti, jako jsou slevy first a last minute, sleva za pronájem lodí na více týdnů, sleva za opakovaný pronájem atd., poskytuje Sea Yacht všem svým klientům ještě navíc vlastní slevy. Klient tak zaplatí za pronájem lodí vždy výrazně nižší cenu, než je cena uvedená v ceníku charterové společnosti provozující tuto loď, a také nižší, než je cena jiných agentur. Již 30 let garantujeme všem klientům záruku nejnižší ceny na jakoukoliv loď.

### **Zuzana Ballaschová** **My Way**



V My Way jsme vsadili na potenciální přednost standardních agentur oproti online platformám, a tou je komplexní péče o klienta. Samotná rezervace je jen základem pro celkový tailor-made servis a skutečnou online pomoc 24/7, kterou ocení zejména nároční klienti.



Stále častěji se posádky vydávají na plavby se čtyřnohými kamarády.

# **YachtNet**

inzerce

## **VYBER, OBJEDNEJ, PLACHTI**



## **FIRST MINUTE 2026 PRÁVĚ TEĎ!**

**ZJISTIT VÍCE ►**

**[www.yachtnet.cz](http://www.yachtnet.cz)**



## CHARTER

Vývoj trendů v charteru sleduji více než 30 let, tedy od doby, kdy jsem v charterovém byznysu. Změny v trendech jsou zjevné a přicházejí postupně. Digitalizace a využití technologií AI přináší zjednodušení, zrychlení procesu rezervací a mnoho dalších nesporných výhod, pokud fungují jako pomocník. Loď však není hotelový pokoj. Proces rezervace je složitější a zkušený broker, který využívá dostupné technologie, je skvělou kombinací.

Vývoj cen ovlivňuje nárůst vstupních nákladů charterových společností. Předimenzovaný charter, zejména v Chorvatsku, a zároveň i deformace trhu pod vlivem neregulovaného působení některých online rezervačních platform přináší problémy poskytovatelům charteru, jejich cash flow a konkurenceschopnosti. To se často následně projevuje na kvalitě servisu.

Na Slovensku a v Česku existuje množství inspirativních, spolehlivých a lety prověřených charterových agentur. Přeji si, aby si klienti z charteru odnášeli jen příjemné zážitky, aby si ověřovali důvěryhodnost a finanční stabilitu společnosti, které svěří své prostředky, a aby na ně v přístavu vždy čekala jachta a servis minimálně v rozsahu, v jakém si je objednali.

### Martin Wolf SeaWolf



Současným trendem je, že klienti reagují na zvyšující se ceny, které ne vždy odpovídají úrovni služeb a servisu od majitelů charterových flotil. Charterové společnosti kromě zvýšené ceny za pronájem také navýšili ceny za transitlog, tedy úklid lodí, a dále za pojištění kauce a další doprovodný servis.

Co se týče lokalit, zde je výběr stále konzervativní a mezi nejoblíbenější destinace patří

Chorvatsko a Řecko, tedy destinace s dobrou dostupností a zároveň širokým výběrem lodí.

Tuto sezonu jsme velmi často řešili problém špatného technického stavu lodí. Přál bych si, aby se zvýšení cen charterů a všech možných poplatků promítlo také do lepšího stavu lodí a poskytovaných služeb.

### Tomáš Stejskal TPS centrum



V oblasti novinek a trendů, obzvláště technologických a digitálních, se obáváme, že všeho moc škodí a že se charter a také výrobci lodí ubírají špatnou cestou. Počínaje online rezervací lodí, při nichž velké agentury s propracovanými rezervačními systémy lákají zákazníky na lodě, které jsou sice za zajímavou cenu, ale jsou už dávno obsa-



Městečko Veli Lošinj na chorvatském ostrově Lošinj



zené. Současně tlačí charterové firmy s cenami dolů a zároveň se snaží získat vyšší provize. Přitom některé z těchto agentur jsou dlouhodobě v milionových ztrátách. Pokračovat můžeme elektronickou přejímkou lodě, která je možná pohodlná pro charterovou firmu, ale ne pro charterového hosta. Nebo nepřehlednou elektronikou ve výbavě lodě, kdy například dotykové displeje a vypínače jen stěží obsloužíte mokrou rukou, LED kontrolky, co vám svítí do očí tak, že nepřetčete symboly, které označují, a nedej bože, když se tyto systémy porouchají. Jednoduchá, rychlá oprava víceméně není možná, a tak se potom čeká na náhradní komponenty a loď buď stojí, nebo vyplouvá bez funkčního vybavení.

Lodě by měly být především bezpečné a spolehlivé. Pokud bychom měli srovnávat životnost nových lodí, tak ta je výrazně nižší, než

bývala. U lodí provozovaných v charteru, je to evidentní. Myslíme si, že nám v tomto dávají pravdu jak majitelé lodí, ať už vlastních, nebo těch co se pronajímají, tak i charterové firmy a jejich zákazníci. Přejme si tedy, aby se v tomto začalo konečně něco dít a přejme si také více osobního přístupu. Závěrem bych chtěl poděkovat všem našim stálým zákazníkům za důvěru a že nepodlehli nízkým cenovým nabídkám od konkurence.

### **Hana Colins Kohoutová** **Colins Yacht**

Naše agentura Colins Yacht bude na českém trhu už 24 let. Za tu dobu máme mnohé odzkoušené akce a nabídky a na příští sezonu žádné novinky nechystáme. Na jaře opět připravujeme praktické kurzy jachtingu v Chorvatsku, přičemž teorii učíme v zimě v Praze. Těsně před



prázdninami organizujeme společnou relax plavbu Family flotila, která je vhodná také pro začínající kapitány. V červenci pořádáme víkendové závody na Orlíku s názvem „Izolepa“ a v srpnu jednodenní závody „Slapseidon“ na Slapech. Koncem září budeme organizovat

inzerce

**PRONÁJEM LODÍ • KAPITÁNSKÉ KURZY**

**AAAYacht, s.r.o.**  
email: info@aaayacht.cz  
tel: +420 568 823 955

► Poskytujeme kompletní servis od pronájmu lodě, kapitánských kurzů, pojištění propadnutí kaucí, až po zprostředkování placeného kapitána

► Široká síť partnerů po celém světě

► Sleva při včasné rezervaci

**www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk**

**PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM**

Čísovice 306, 252 04 Čísovice, ☎ +420 777 656 272, [www.bluerent.cz](http://www.bluerent.cz)

**Začněte prožívat nezapomenutelné chvíle v Chorvatsku!**

**sunturist charter**

**Kontaktujte nás ještě dnes a rezervujte si charter v Zadaru.**

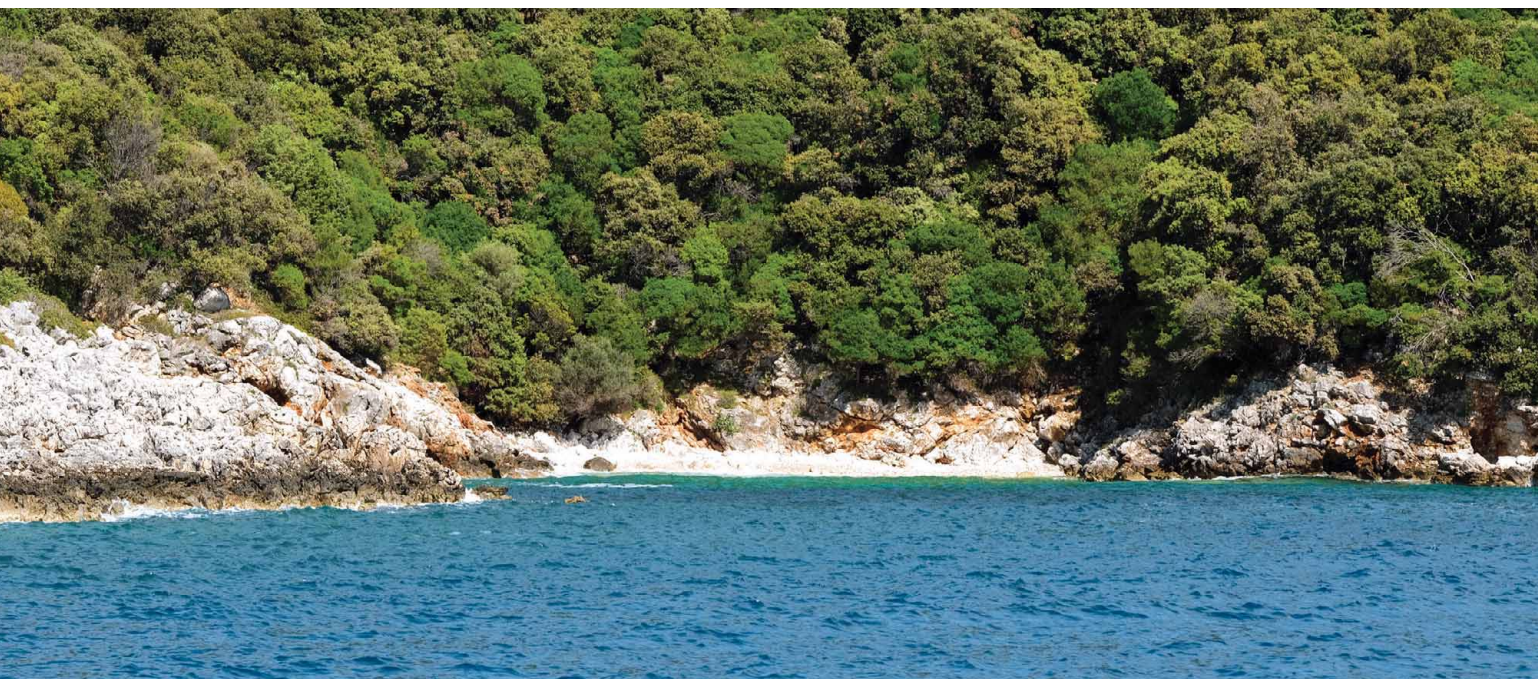
- ✓ moderní lodě
- ✓ zkušený tým
- ✓ vynikající služby
- ✓ oceněno klienty

**www.sunturist-charter.hr • info@sunturist-charter.hr**  
**Telefon: 00385 91 330 5400**

**PRONÁJEM PLACHETNIC NA ORLÍKU**

☎ 723 566 355 @ info@hacjacht.cz





Prázdné zátoky na vnější straně chorvatských ostrovů je možné navštívit jen a pouze lodí.

už 24. ročník regaty „Champagne Cup“, kam bychom rádi přidali kategorii katamaranů. Na zimu pak vždy připravujeme dvě společné plavby do teplých krajín, kdy střídáme Karibik, Thajsko, Seychely, Zanzibar a chystáme se do Francouzské Polynésie. Zároveň po celý rok zajišťujeme pronájem lodí ve všech jachtařsky zajímavých lokalitách světa. Specializujeme se na oblasti s teplým počasím, říkáme, že plujeme pouze „na jih od Prahy“. Studené severní oblasti rádi necháváme konkurenci.

Všeobecná fráze „všechno se zdražuje, ale na nic nejsou peníze“ platí také v pronájmu lodí. Přála bych si, aby se ceny za pronájem lodí nezvyšovaly a hlavně, aby bylo dostatek prostředků na zajištění dobrého stavu lodí a plnohodnotný servis, což se letos bohužel projevilo jako častý problém. Z důvodu vyšších cen lodí a restaurací v Chorvatsku mnohé posádky „odpluly“ do Řecka nebo Itálie a tento trend plout v jiných mořích bude jistě příští sezonu ještě pokračovat. Ale myslím, že další rok se začnou posádky vracet vzhledem k tomu, že oblast chorvatských ostrovů je přeci jenom jachtařský ráj.

## Martin Vozenílek YachtNet

Abychom klientům nabízeli jen prověřené partnery a ty nejlepší podmínky, zúčastnili jsme se letos několika významných setkání charterového trhu. Navštívili jsme Charter Meet Up na Sicílii i v řecké Lefkadě, kde jsme viděli lodě

od desítek partnerů. Nedávno jsme byli také na International Charter Expo v Amsterdamu, kde jsme byli pozváni ke kulatému stolu mezi patnácti největšími evropskými agenturami. Díky těmto osobním kontaktům přesně víme, kdo poskytuje špičkové služby a komu se raději vyhnout, což je pro naše klienty velká výhoda. Samozřejmostí je i naše cenová garance.

Poptávku budou podle nás nejvíce ovlivňovat ceny a technický standard lodí. Rodiny i mladší klienti stále častěji hledají nejlepší poměr cena/výkon. Letos byl největší zájem o čtyřkajutové lodě a to buď cenově výhodné modely, nebo naopak nejnovější a moderně vybavené lodě. Stále více lidí očekává klimatizaci, solární panely, silnější baterie a komfort při kotvení mimo mariny. Roli bude hrát i digitalizace a snadnější plánování dovolené.

Přáli bychom si, aby se na charterový trh vrátila důvěra a stabilita. Poslední roky ukázaly, že některé agentury nedokážou plnit své závazky, což vede ke zrušeným rezervacím a zbytečným obavám klientů. Jsme přesvědčeni, že transparentnost, poctivé jednání a zdravé vztahy mezi agenturami a charterovými společnostmi jsou zásadní pro spokojenost zákazníků. YachtNet patří mezi prověřené - Checked & Trusted agentury od společnosti Yacht Pool pro rok 2026, což potvrzujeme pravidelným předkládáním finančních výkazů. U nás jsou klienti i jejich rezervace v bezpečí. Rádi bychom, aby byl celý trh stejně spolehlivý.

## Tomáš Kapička Altumare

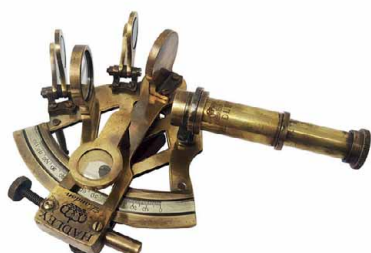
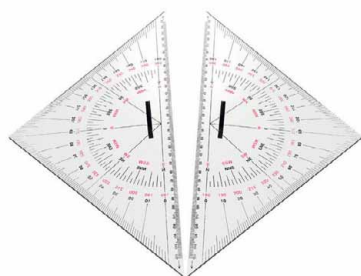


Co se týče novinek, v charteru rozšiřujeme počet majitelských jachet. Bez kapitána je půjčujeme pouze našim prověřeným klientům, ale se službami kapitána je mohou využít všichni. V současné nabídce máme katamarany Lagoon 42 a 46 ve tříkajutové majitelské verzi a pětikajutové Lagoon 52 a Lagoon 55. Domnívám se, že poptávku po pronájmech lodí ovlivní rostoucí zájem o jachting a cestování obecně spolu s ochotou utrácet peníze za dovolenou a za zážitky.

V charterovém světě bych si přál, aby se v online nabídce jachet objevovaly jen skutečně existující a dostupné jachty. Vzhledem k tomu, že mají různé společnosti založenou svoji strategii na tomto typu získávání kontaktů na klienty, kterým pak call centrum něco vtačí, je toto přání spíše snem.

**Text Eliška Nagyová**  
**Foto archiv Yacht**





# CHCETE VLASTNIT KAPITÁNSKÝ PRŮKAZ

Potřebujete rozšířit Váš stávající průkaz  
nebo absolvovat kondiční plavby



## OBRAŤTE SE NA TYTO FIRMY:

**aayacht**  
aqua • adrenalin • adventure  
ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO MINISTERSTVA DOPRAVY

**Kapitánské kurzy**

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

**Naši instruktoři jsou jmenováni Ministerstvem dopravy**

**10% SLEVA** při včasné rezervaci

[www.aayacht.cz](http://www.aayacht.cz) • [www.aayacht.sk](http://www.aayacht.sk)  
email: [info@aayacht.cz](mailto:info@aayacht.cz) tel: +420 568 823 955

**Sea Yacht**

**Pronájem lodí**  
ve všech oblastech světa  
plachetnice, motorové lodě

**Kurzy jachtingu na moři**  
**Kapitánské průkazy**

Mobil: 606 469 056  
e-mail: [info@seayacht.cz](mailto:info@seayacht.cz)  
[www.seayacht.cz](http://www.seayacht.cz)

**YACHT CLUB**  
PRAHA/PRAQUE

**VÁŠ RODINNÝ CHARTER V CHORVATSKU**

- Pronájem vlastní flotily plachetnic
- Kapitánské kurzy
- Kondiční jízdy
- Charter management

[www.yachtclub.cz](http://www.yachtclub.cz)

**KWS** **BAVARIA**  
YACHT CLUB

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

**KURZY NA VYSÍLAČKU**  
**KONDIČNÍ PLAVBY**  
**PRONÁJEM LODÍ**  
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku

**PRODEJ A SERVIS**  
lodí, lodních motorů a příslušenství

[www.kws-sports.cz](http://www.kws-sports.cz)

**KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY**  
Kurzy teorie + praxe

**ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA**

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

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

**STAŇTE SE KAPITÁNEM!**

**NAŠE KURZY:**

- Vůdce malého plavidla
- Velitel námořní jachty

[KAPITANSKEZKOUSKY.CZ](http://KAPITANSKEZKOUSKY.CZ)

**Colins**  
Yacht Club  
[www.cyc.cz](http://www.cyc.cz)

**Kurzy jachtingu**  
**Kapitánské průkazy**  
české, chorvatské

Dovolená na lodi  
**Champagne Cup**

[www.cyc.cz](http://www.cyc.cz)

**BEMEX BOAT**  
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

**KAPITÁNSKÉ KURZY NA VLASTNÍCH LODÍCH**  
ČESKÉ A CHORVATSKÉ PRŮKAZY

**ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA**  
35 VLASTNÍCH JACHET A KATAMARÁNŮ

**ČESKÁ ZÁKLADNA**  
MARINA DALMACIJA, SUKOŠAN, CHORVATSKO

**BENETEAU** **FOUNTAIN PAJOT**

[www.bemex.cz](http://www.bemex.cz)

**akita yacht**

praktické kurzy +  
zkoušky MD na Baltu /  
v Chorvatsku, plavby  
praxe oblast B

chorvatské průkazy  
[charter@akitayacht.cz](mailto:charter@akitayacht.cz)  
+420 737 970 155



Polární záři se podařilo vyfotografovat během plavby v Norsku na podzim 2025.

JIŽ 26 LET NA VLNÁCH

**Proč zkušenost a důvěra rozhodují víc než kdy dřív**

# YachtNet

Rok 2026 bude pro společnost YachtNet už 26. sezona. To je v českém charteru opravdu výjimečné číslo. Co podle tebe znamená pro klienta fakt, že s vámi mohou jezdit už více než čtvrt století?

Pro klienty to je především obrovská výhoda, je to jakási záruka. Těch 26 let na trhu neznamena jen to, že jsme starší firma, znamená to, že detailně známe pro-

středí, lodě, charterové společnosti i jejich lidi. Víme, kdo má perfektně udržované lodě, kdo reaguje rychle, kdo je férový, ke komu poslat rodinu s dětmi a ke komu partu zkušených jachtařů.

A to je něco, co se nedá napodobit ani okopírovat. Je to know-how, které se získává časem, a naši klienti ho využívají při každé

*Martin Voženílek založil před 26 lety charterovou společnost YachtNet, která dnes nabízí pronájem více než 18 900 lodí v Chorvatsku a po celém světě. S Martinem se známe téměř stejně dlouho, a proto si v rozhovoru, který nám exkluzivně poskytl, tykáme. Zeptal jsem se na současné trendy ve světě charteru a na strategie při výběru spolehlivého pronajímatele lodí.*

rezervaci. Když má klient nějaký problém, známe lidi na charterových základnách osobně. A oni znají nás. V praxi je to pro klienta tedy obrovská jistota.

*Když už mluvíme o jistotě, poslední měsíce se v celé Evropě řeší, že někteří zprostředkovatelé nabízeli extrémně nízké ceny a následně nepředávali charterovkám platby, což vedlo ke zrušení desítek rezervací. Dotklo se to i českých jachtařů. Jak se na to díváš?*

My v YachtNetu nechceme nikoho hodnotit. Ale je pravda, že celý evropský trh je teď rozkolísaný. Bohužel vidíme řadu případů, kdy si jachtaři vybrali extrémně lákavou nabídku a nakonec jim byla rezervace zrušena. Ukázalo se to i minulý měsíc na Charter Expu v Amsterdamu, kterého jsme se zúčastnili a kde jsem zrušené rezervace viděl na vlastní oči.

Když někdo prodává pronájem lodí za ceny, za které není schopen ekonomicky fungovat, je to podezřelé a z pohledu klienta jde o obrovské riziko. Stačí, aby zprostředkovatel neposlal platbu včas, a loď v marině prostě



nedostanete. To je přesně to, co řešily a řeší desítky posádek napříč Evropou.

*Co tedy v YachtNetu děláte jinak, aby se to vašim klientům nemohlo stát?*

To nejdůležitější je, že peníze klientů nikdy nepoužíváme na nic jiného než na zaplacení jejich pronájmu. Díky tomu se nám nemůže stát situace, kdy by charterová společnost loď zrušila kvůli neuhrazené platbě. Je to jednoduchý princip, ale dnes bohužel zdaleka ne samozřejmý.

Aby to ale nebylo jen naše tvrzení, necháváme se dobrovolně prověřovat německou pojišťovnou Yacht-Pool International.

Od roku 2023 jim každý rok posíláme kompletní finanční výkazy a další podklady. Nehodnotí se jen čísla. Yacht-Pool je přítomen na všech velkých veletrzích, mluví s agenturami i s charterovými společnostmi a má o trhu velmi dobrý přehled. Pokud by někde byla nespolehlivost, prodlení nebo nekvalitní praxe, rychle to odhalí.

A právě proto si pečlivě vybírají, komu udělí certifikát Checked & Trusted. Ten platí vždy jen na jednu sezonu, takže je to skutečně aktuální a přísná kontrola. Pro klienta je to jedna z mála nezávislých jistot, že agentura je finančně zdravá a že platby probíhají tak, jak mají.

*A kdybych byl úplný začátečník, jak poznám, že agentura je opravdu spolehlivá?*

Napadají mě dvě věci. Když někdo funguje na trhu dlouho, třeba desítky let, není to náhoda. A na trhu jsou takové agentury. Dalším faktorem pak je určitě otevřenost. Seriózní agentura se nebojí ukázat procesy, certifikace, reference a ani to, s kým spolupracuje.

U nás k tomu přidáváme ještě ISO 9001 pro pronájmy lodí a jejich zprostředkování, které máme už od roku 2003. Je to spíše nenápadná věc, ale pro klienta znamená, že vše od rezervace až po platby

za pronájem lodě probíhá podle standardizovaných pravidel.

*Od nejistot při výběru charteru přejdu k příjemnějším tématům. Říkal jsi, že připravujete něco speciálního pro rok 2026.*

Zmínil jsi flotilovou plavbu v Norsku, mohl bys to našemu čtenářstvu více přiblížit?

Z tohoto nového plánu máme obrovskou radost. V Norsku jsme letos osobně pluli a řekli jsme si, že tohle musíme ukázat i našim klientům. Od 19. do 26. září 2026 pořádáme velkou flotilovou plavbu. Vyplouváme z norského Harstadu pravděpodobně směrem na Lofoty. A hlavní výhoda? Pojede s námi doprovodná loď se zkušeným míst-

informaci, jakmile otevřeme rezervace. Více najdete i přes QR kód: Flotilová plavba v Norsku <https://www.yachtnet.cz/novinky/143-flotilova-plavba-v-norsku-2026>

*Když to tak poslouchám, přijde mi, že byt' je dnes charter plný nejrušnějších online platforem, vy stavíte hlavně na tom, že se opíráte o konkrétní lidi, vztahy a dlouhodobou zkušenost.*

Ano. Technologie jsou skvělé, ale lidská důvěra je nenahraditelná. A ta se buduje roky zkušenostmi a navazováním kontaktů, ne cenou. Málokdo dnes ví, že YachtNet byl v roce 2001 úplně první, kdo v Česku spustil plnohodnotný online rezervační systém lodí.

V době, kdy žádné dnešní platformy ještě ani neexistovaly. Tehdy to byla malá revoluce, kdy klient poprvé viděl revoluce, kdy klient poprvé viděl nabídku lodí na jednom místě, kde šlo srovnat různé nabídky přehledně z pohodlí domova. A postupně se tomu přizpůsobily i ostatní firmy.

Dnes tak stavíme na kombinaci dvou věcí, které se doplňují. Osobní férové jednání s podporou nejmodernějších technologií.

Po 26 letech můžeme říct, že jachtaři, kteří s námi jezdí dlouho, zůstávají proto, že vědí, že se na nás mohou spolehnout. A ti, kteří přicházejí odjinud, nám často říkají, že

jsou s námi spokojeni. Pozitivní ohlasy a spokojenost zákazníků je ta největší odměna.

*Děkuji za rozhovor a přeji YachtNetu další úspěšnou sezonu.*

**Text Daniel Guryča a Eliška Nagyová**

**Foto Martin Voženilek, YachtNet**



ním kapitánem. To znamená, že se mohou přidat i kapitáni, kteří by si sami na norské fjordy zatím netroufli.

Každé ráno bude krátký briefing, kam se ten den popluje, jaká nebezpečí nás na plavbě čekají, jaké podmínky lze na moři očekávat. Chceme, aby posádky zažily to nejlepší z Norska bez stresu a s maximální bezpečností. Při troše štěstí uvidíme polární záři a další norské zajímavosti. Klienti si budou moci pronajmout jak celou loď, tak i místo na doprovodné lodi, kde bude několik míst pro jednotlivce.

Zájemci se nám mohou ozvat na e-mailu [info@yachtnet.cz](mailto:info@yachtnet.cz) a dáme jim přednostní

**Flotilová plavba  
v Norsku 2026**





# Jak minimalizovat rizika spojená s pronájmem jachty

Yacht-Pool radí, na co si dávat pozor u charterových společností

**YACHT-POOL**  
INTERNATIONAL



Už více než tři desetiletí udává společnost Yacht-Pool International směr v oblasti charterového pojištění. Její působení však přesahuje rámec běžné pojišťovny. Yacht-Pool dlouhodobě nastavuje standardy bezpečného a férového fungování charterového segmentu, zavedl spravedlivé charterové smlouvy využívané společnostmi po celém světě a uděluje certifikát kvality Check & Trusted poskytovatelům charteru. Zároveň upozorňuje na problémy charterového trhu i na nedostatky v oblasti bezpečnosti.

Před osmnácti lety vstoupila společnost Yacht-Pool International také na slovenský a český trh. O tom, jak se změnil charterový byznys a rizika spojená s pronájmem jachet, jsme hovořili se zástupkyní společnosti Yacht-Pool pro Českou republiku a Slovensko Zuzanou Ballaschovou.

*Jak byste charakterizovala vývoj charterového trhu? Jak se změnila rizika v tomto segmentu v posledních letech?*

Měla jsem možnost být u formování charterového segmentu na evropském trhu a aktivně

se podílet na jeho vývoji během tří dekad. Zájem o pronájem jachet, jejich nabídka, technologie při výrobě, ceny jachet i samotného charteru, to vše se dramaticky změnilo. Rekreační jachting se stal dostupný pro každého, už to není exkluzivní záležitostí jen pro vyvolené. Naopak. Masovost charteru zahltila mnohé tradiční jachtařské destinace.

Stejně rychle přibývají nové charterové společnosti i noví kapitáni, kteří nejsou vždy dostatečně připraveni na náročné situace na moři. To vše ovlivňuje charakter i rozsah rizik spojených s charterem.

*Jaká rizika jsou nejčastější?*

V naší praxi je těžké zobecňovat, protože Yacht-Pool denně řeší širokou škálu pojistných událostí. A to od banálních chyb, jako jsou ztracené fendry, prošlápnuté lukny či roztrhané plachty, až po závažná poškození. Mnoho problémů například vzniká už při přebírání jachty, kdy si klient dostatečně nezkontroluje skutečný stav lodi nebo nevěnuje pozornost instrukcím. Kapitáni rovněž často podceňují zaškolení po-

sádky a nácvik základních manévrů, čímž by se dalo mnoha škodám předejít.

*Jak dále minimalizovat rizika? Co mohou klienti udělat pro snížení rizik už při rezervaci lodi?*

Příprava začíná správným výběrem jachty, která odpovídá potřebám i schopnostem kapitána. Stejně důležitý je výběr kvalitní agentury a spolehlivé charterové společnosti. Zkušená agentura dokáže doporučit prověřeného partnera. Velmi užitečným vodítkem je certifikát Check & Trusted, který Yacht-Pool každoročně uděluje na základě prověření finanční stability charterové společnosti.

Požádejte svého agenta také o pomoc s kontrolou charterové smlouvy. Zkušený charterový zprostředkovatel vás upozorní na případná rizika. Pokud charterová společnost používá mezinárodní smlouvu Fairtag vytvořenou společností Yacht-Pool, můžete se spolehnout, že vás nepřekvapí skryté podmínky, které vystavují kapitána nepřiměřenému riziku.

*Online rezervace lodí představuje pohodlí, ale i rizika. Na co by si měli klienti dávat pozor?*

Případy krachu platform BluBalu či Zizoo, stejně jako současné dění kolem známé platformy, která je populární na slovenském i českém trhu, ukazují, že snaha start-upů ovládnout trh za cenu netransparentního nakládání s penězi klientů představuje skutečné riziko.

Množí se situace, kdy zadlužená platforma nevyplatí charterovým společnostem peníze včas. Ty pak musí klientovi charter zrušit, případně ukončit spolupráci s platformou úplně. Yacht-Pool opakovaně upozorňuje, aby si klienti velmi pečlivě vybírali, komu svěří své finanční prostředky za pronájem lodi.

*A jak postupovat při výběru pojištění? Která rizika jsou nejzávažnější a nejčastější?*

Jednou z nejčastějších chyb je, že se kapitáni soustředí pouze na pojištění depozitu a podceňují pojištění odpovědnosti či posádky. U vážných událostí, které pojištění depozitu nepokrývá, se jedná o násobně vyšší finanční následky. Pojištění depozitu vám například nepomůže v případě škody způsobené hrubou nedbalostí, při újmě na zdraví člena po-



sádky nebo při nutnosti náhlého zrušení charteru. Nejlepší ochrana je proto komplexní pokrytí. Jednotlivá pojištění se doplňují a minimalizují riziko vzniku těchto slepých míst v krytí.

*Jednorázová pojištění v charterových nabídkách jsou lákavá, ale ne bez rizik. Jak tato pojištění fungují?*

Taková pojištění působí pohodlně, protože klient skládá nižší nebo žádný depozit, ale zároveň v sobě nesou podstatná rizika. Často obsahují výluky běžných škod, například poškození plachet nebo ztrátu výbavy. V případě ztráty fendru, dinghy, spinakru či poškození plachty může takové nedostatečné krytí vyjít velmi drah, protože kapitán podpisem stvrzuje, že uhradí plnou výši škody za nepojištěné položky. Pojištění Yacht-Pool všechny tyto škody pokrývá, a navíc platí 12 měsíců, přičemž jeho cena je srovnatelná s jednorázovým pojištěním.

Druhým problémem je, že jednorázové pojištění depozitu nepokrývá závažnější rizika spojená s charterem. Proto doporučuji podmínky takových pojištění vždy pečlivě prostudovat.

*Čím se pojištění Yacht-Pool odlišuje od ostatních produktů na trhu?*

Naše pojištění je transparentní a poskytuje široké krytí od ztracené výbavy přes všechny plachty až po ucpané toalety, které bývají běžné ve výlukách jiných pojišťoven.

Velkou výhodou je přístup s označením no gaps, tedy eliminace mezer v krytí, a možnost komplexní ochrany kapitána a posádky díky širokému spektru pojištění. Klienti oceňují především rychlost likvidace



pojistných událostí, a to často do 48 hodin, a mimořádně nízkou spoluúčast.

*Co byste ještě poradila na závěr?*

Pečlivý výběr zprostředkovatele i poskytovatele charteru, stejně jako kvalitní pojištění, dokáže předejít mnoha nepříjemnostem. Nejdůležitějším pilířem dobrého pojištění je,

že kapitán má za sebou zkušeného partnera, který mu pomůže i ve sporných situacích, a není na problém sám.

*Děkujeme za rozhovor.*

**Text Marek Bylnický**  
**Foto Yacht-Pool**

inzerce



**Partneři:** AAA YACHT, ALTUMARE, AZ YACHT, BOOKING THE SEA, FUN YACHT, MY WAY, NAJACHTU, NAUTICA360, NAUTISSIMO, NAVIGATOUR, NIKA YACHT, SAILING PARADISE, VOLEK LODE, YACHTER, YACHTNET

**YACHT-POOL Versicherungs-Service GmbH**

**ONLINE** pojištění pro klienty z ČR a SR: info@yacht-pool.sk  
++421 910 908 778

✓ Pojištění kauce  
✓ Pojištění odpovědnosti skippera

✓ Pojištění skippera a posádky pro případ nehody  
✓ Pojištění regat

✓ Pojištění storna charteru  
✓ Pojištění plavidel

**www.yacht-pool.cz**  
**www.yacht-pool.sk**

**VÝHODNÉ CENY A NEJNIŽŠÍ SPOLUÚČAST V PŘÍPADĚ NEHODY!**

Základní cena zahrnuje pojištění všech plachet a ztraceného vybavení.





ONLINE REZERVAČNÍ PLATFORMY POD TLAKEM

## Pohodlí za cenu rizika?

*V posledním desetiletí zásadně proměnily podobu charterového trhu digitální rezervační platformy jako Click&Boat, Boataround, SamBoat či Zizoo. Elegantní weby, výrazné slevy a možnost zarezervovat loď na pár kliknutí přinesly bezprecedentní pohodlí. Realita v zákulisí však bývá složitější a někdy i velmi nepříjemná.*

V průběhu předešlých sezon přibývaly případy, kdy byly rezervace klientů zrušeny doslova na poslední chvíli. Zákazníci dorazí do mariny a zjišťují, že jejich loď není k dispozici, nebo že je nutné zaplatit charter znovu. Nejčastějším důvodem je neuhrazená nebo jen částečně uhrazená platba poskytovateli charteru ze strany platformy. Jedním z nejvýraznějších

příkladů takových problémů bylo Zizoo, vůči němuž bylo v Německu v roce 2024 zahájeno insolvenční řízení. Desítky klientů přišly o dovolenou, charterové společnosti o příjmy.

### Boataround v centru pozornosti

Slovenská platforma Boataround během posledních let rychle expandovala a přitahovala

klienty výraznými slevami. Podle řady evropských charterových společností i mnoha klientů však zároveň narůstají problémy s platební morálkou a plněním závazků. Situace se v posledních měsících dále vyhrocuje. Na trhu roste napětí, stížnosti a obavy z finančních problémů. Firmy, které jsme v té souvislosti oslovili, upozorňují na opožděné platby,



často připsané až těsně před nástupem klienta, nezaplacené závazky z předchozí sezony a také na neuhrazené zálohy na rok 2026, přestože klient u platformy zaplatil.

Pro provozovatele charteru to znamená nejen finanční riziko, ale především narušení vztahu s klienty, kteří se po příjezdu do mariny ocitnou bez lodě. Tato skutečnost poškozuje nejen klienta, který pronájem zařizoval, ale také celou jeho posádku a vlastně celý trh.

Veřejné finanční údaje situaci dokreslují. Podle databáze Finstat vykazuje Boataround dlouhodobě záporné hospodářské výsledky s vysokými ztrátami. K datu uzávěrky byly dle veřejných zdrojů evidovány i desetitisícové nedoplatky na sociálním pojištění v eurech.

O problematice informoval také prestižní německý online časopis Yacht.de, který 10. 11. 2025 publikoval článek „Geblendet vom günstigen Preis“ („Zaslepení výhodnou cenou“). Autor Jochen Rieker v něm popisuje řadu konkrétních případů.

### Když loď není, přestože byla klientem zaplacená

V článku na Yacht.de se objevují konkrétní příběhy klientů, kteří si přes Boataround rezervovali loď, zaplatili celý pronájem, ale poskytovatel charteru poslední splátku od platformy neobdržel. Konkrétně šlo o Marcuse Neumüllera a pronájem 40stopé plachetnice v Řecku. Den před odletem dostal informaci, že majitel lodě nemá poslední splátku a loď mu nepronajmou. Až po urgencích Boataround odeslal platbu na poslední chvíli. „Byli jsme zaslepeni nízkou cenou, ... ale takový stres nikdo nepotřebuje,“ říká klient.

Dalším konkrétním případem je pronájem katamaranu v Německu. Klientem byl Nico Gast, který zaplatil požadovanou zálohu. Poté se dozvěděl, že jím objednaná loď je údajně nedostupná. Dostal nabídku na náhradní katamaran. Po příjezdu do mariny se ale dozvěděl, že platba za pronájem není uhrazena, a proto katamaran nedostane. Majitel jej pronajal jinému klientovi, protože neobdržel platbu. Nakonec jej poslali do mariny vzdálené 350 kilometrů, kde byl k dispozici menší katamaran, ovšem až od následujícího dne. Dodatečné náklady ani ztráta charterového dne nebyly Nicovi kompenzovány. Až po upozornění na možné podání návrhu

na insolvenční dostal zpět rozdíl v ceně za to, že loď byla menší a tedy levnější.

Rieker v článku cituje i charterové společnosti, které upozorňují na to, že „slevová válka“ platformy ničí marže a vytváří tlak, který se může snadno přelít do finanční nestability.

### Charterové společnosti přerušují spolupráci

Oslovili jsme i několik evropských charterových společností, které nám potvrdily, že spolupráci s platformou Boataround ukončují. Online Yacht.de uvádí vyjádření od CEO North Sardinia Sail Simona Morelliho: „Obchodní praktiky Boataroundu jsou neúnosné. Jejich model je bezohledný, pochybný a založený výhradně na slevách.“ V lednu napsal svým partnerům: „Konec s prodejem přes slevy“, a rozhodl se spolupráci s Boataround nekompromisně ukončit.

Za firmu Sailorbreeze z Řecka nám dal svoje vyjádření Potis Theofilakos, CEO: „Podkopávali naši značku, reputaci i důvěru klientů.“

Podobně se k problému postavila i firma World Wide Charter. Margherita Gimona z této firmy uvedla: „Po důkladném vyhodnocení jsme spolupráci ukončili.“

Thalia Zakinthinou, ředitelka IonionSails z Řecka se vyjádřila podobně: „Ukončili jsme spolupráci. Partnerům jsme to oficiálně oznámili minulý týden v newsletteru.“

V newsletteru, který máme k dispozici, uvádějí jako hlavní důvody nejasné a zavádějící slevy, zobrazování již obsazených lodí a agresivní marketing.

Za chorvatskou firmu Dalmatia Charter uvádí ředitel Ivica Buble jako důvody ukončení spolupráce neuhrazené rezervace pro rok 2026, přestože klient zálohu Boataroundu zaplatil, dále podezření, že platforma používá klientské prostředky k úhradě vlastních závazků, nereaguje na opakovaně zaslané urgence, vyskytly se případy, kdy museli klienti ručit vlastními prostředky, nebo zaslání kopií bankovních převodů, které se nikdy neobjevily na účtu. Buble přirovnává situaci k dřívějším případům agentur BlueBalu a Zizoo.

Vysokého rizika si začaly všimnout i pojišťovny. Poté, co spolupráci kvůli nekalým obchodním

praktikám odmítla již v minulosti pojišťovací společnost Deutscher Yacht-Pool Versicherungsservice, byla v době uzávěrky časopisu YACHT na stránkách německé pojišťovny Hamburger Yachtversicherung Schomacker uvedena informace: „Rezervace provedené přes portál Boataround není možné pojistit proti insolvenční.“

Opatrnost ze strany zákazníků je na místě i kvůli neetickému používání vyhledávače lodí MMK API společností Boataround. V jejich rezervačním systému se jako volné zobrazují i jachty, které jsou již obsazené nebo pod jinou opcí. Tento fakt potvrzují z praxe i mnohé české a slovenské charterové agentury.

### Rizikový model financování start-upů v charteru

Start-up platformy obvykle rostou díky investořům, kteří očekávají rychlé ovládnutí trhu. V charterovém sektoru však tento model naráží na limity. Pokud firma místo vlastních výnosů používá investorské peníze, financuje provoz ze záloh klientů nebo hradí staré dluhy novými platbami, může se rychle ocitnout ve spirále závazků, které ohrožují klienty i celý trh. Kolaps Zizoo byl toho typickým příkladem.

### Revoluce v online bookingu přinesla pohodlí i nová rizika

Digitální platformy bezpochyby změnily charter k lepšímu. Ale zároveň se ukazuje, že nižší cena může znamenat nejvyšší riziko. Rezervační platforma není charterová agentura. Nenese osobní odpovědnost za loď, její stav ani za peněžní tok směrem k provozovateli. Klient by proto měl pečlivě zvažovat, komu svěří své peníze.

Jak ukazuje i naše anketa na straně 56, tradiční a prověřené charterové agentury, které fungují dlouhá léta nebo jsou sdruženy v asociacích a označeny kvalitativními značkami typu Checked & Trusted, umí zajistit nejen charter, ale i krizové situace, které u online platform vyřeší málokdo.

Rostoucí napětí v oboru zároveň ukazuje, že charterové společnosti začínají přehodnocovat dlouhodobě neudržitelnou strategii tolerování agresivních slev a nedodržování obchodních podmínek některých „strategických partnerů“.

**Text a foto Daniel Guryča**





## JEDNADVACÁTÝ ROČNÍK REGATY

# Po stopách Odysseových

*S regatou „Po stopách Odysseových“ se pohybujeme celým Středomořím ve šlépějích bájného hrdiny už 22 let. Od jižní Francie přes Sicílii se Scyllou a Charybdou, Sardinii, kde snad měli sídlit Kyklopové, Jónské ostrovy včetně Korfu, kde Odyssea sváděla princezna Nausikaa, turecké vody a ostrov Rhodos, snad rodiště Homérovo, až po letošní ostrovy východního Egejského moře, souostroví Dodekany, kde se závod jel od 4. do 11. října.*

**T**yto ostrovy ještě úplně nepostihl tak tragický jachtařský overturismus jako Jónské moře a okolí Athén. Na rozdíl od většiny ostatních českých regat je náš závod etapový a kotvíme každý večer na jiném místě. A ačkoliv byla sezona začátkem října ještě v plném proudu, v cílových přístavech jsme vždy víceméně v pohodlí našli místa pro všech devět lodí.

Průběh závodu byl neuvěřitelně vyrovnaný a účastníkům se podařil zvláště na Řecko nevídaný výkon. Lodě sice nebyly one-design, ale měly obdobné parametry. Etapy měřily okolo 25 námořních mil a všichni závodníci



Kotvení v zátoce Vorio na západním pobřeží ostrova Kalymnos



se vešli vždy do intervalu od prvního po poslední do 20 minut.

Počasí bylo přes globální oteplování na danou roční dobu mimořádně studené. Ale vítr foukal příjemný, po celý týden západní až severozápadní o rychlosti od 10 do 20 uzlů, a voda byla na koupání teploučká.

Pořadí bylo až do úplného závěru silně vyrovnané. Ještě před finální rozjžd'kou měly tři lodě stejný počet bodů a jedna jenom o jeden bod méně. Takže vše bylo do poslední chvíle otevřené a napjaté. Nakonec se o první místo podělily dvě lodě. GIBALTAR kapitána Jiruše a ČERNÝ KŮŇ kapitána Rezlera.

Po týdně jsme se rozjžděli domů plni krásných zážitků a dobré nálady. Mužstvo bylo potěšeno, že poznali místa, o jejichž existenci neměli do té doby ani tušení. V této části dominoval malý ostrůvek Levita ve východním Egejském moři. Je to takové místo snů. Na kopci po obtížné cestě neosvětlenou kamennou pustinou je vesnička o čtyřech stavebních a jednom kostelíku. Tam bydlí dva bratři a jejich matka. A ze skopového a jehněčího přímo z místního chovu a z ryb nalovených v okolních vodách připravují naprosto skvělá jídla. Volali jsme tam předem, aby byli připraveni na 50 návštěvníků. Tak požádali, abychom přivezli z ostrova Lipsi 10 pecnů chleba. To jedině, že by jim mohlo chybět.

Dalším krásným místem byla zátoka Vorio v zálivu na západním pobřeží ostrova Kalymnos, kde jsme stáli na kotvách a hostily nás dvě hospůdky přímo nad pláží.

Trasa závodu vypadala takto:

Kos – Kalymnos – Léros – Lipsi – Levita – Kalymnos – Kos.

#### Závěrečné pořadí

|                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. GIBALTAR<br>ČERNÝ KŮŇ | kpt. Jiruše<br>kpt. Rezler |
| 2. GROGONOŠE             | kpt. Buček                 |
| 3. BISLAY                | kpt. Doleček               |

*Text a foto Igor Piños - Piños Yacht*



Letošní regata byla neuvěřitelně vyrovnaná. Etapy měřily okolo 25 námořních mil a všechny lodě se vždy vešly v cíli do intervalu 20 minut.

inzerce



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

## PIÑOS YACHT

### NÁMOŘNÍ JACHTING

- PRONÁJEM LODÍ NA CELÉM SVĚTĚ  
OD ANTARKTIDY PO ŠPICBERKY, OD ŘECKA PO GIBALTAR,  
OD PANAMY PO SEYCHELY
- KAPITÁNSKÉ ZKOUŠKY - MDČR  
PŘEDNÁŠÍ VÝHRADNĚ KAPITÁNÍ OCEÁNSKÉ PLAVBY
- AUTORIZOVANÝ PRODEJ LODÍ  
NEJŠIRŠÍ PORTFOLIO ZNAČEK, JACHTY - KATAMARANY
- PROFESIONÁLNÍ DÁLKOVÉ PŘEVOZY  
ATLANTIK - PACIFIK - EVROPA

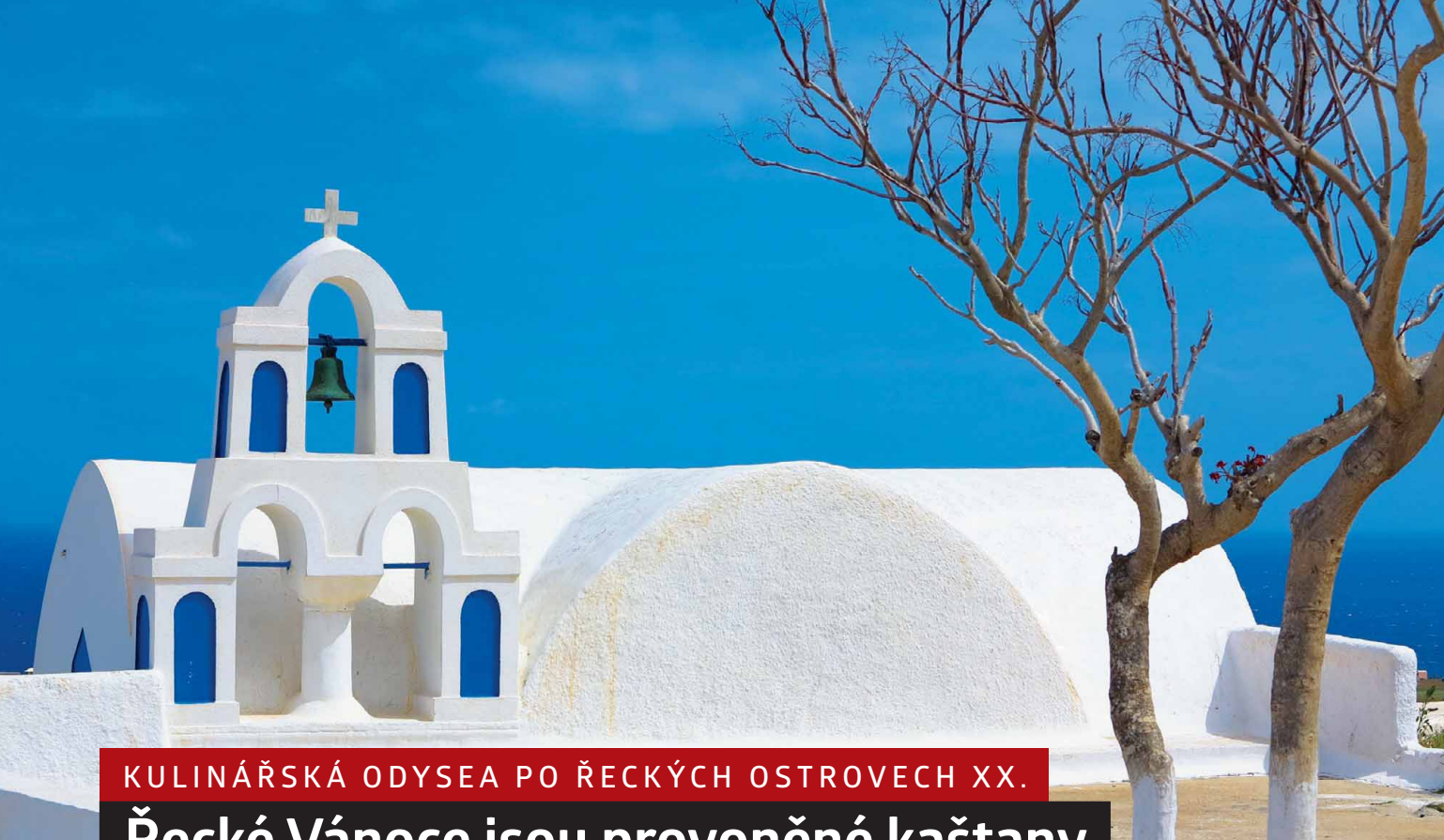


**IGOR PIÑOS**  
ZNÁME CO PRODÁVÁME - UŽ 31 LET!

VÝHRADNÍ ZÁSTUPCE







KULINÁŘSKÁ ODYSEA PO ŘECKÝCH OSTROVECH XX.

## Řecké Vánoce jsou provoněné kaštany

*Když se řekne Řecko, většina z nás si představí slunce odrážející se na azurovém moři, bílé domky na útesech a dlouhé letní večery s vínem a čerstvými olivami. Ale Řecko má i jinou tvář. Tu zimní, klidnější, zahalenou do vůně dřeva, medu a pečených kaštanů. Na ostrovech, kde v létě vládne horko a ruch, se v zimě rozhostí ticho a pohoda. Místní se vracejí ke svým tradicím, pečou vánoční sladkosti a kolem kamen se otevírají lahve červeného vína.*

**K**aštany byly po staletí jednou z nejdůležitějších potravin Evropy, říkalo se jim dokonce chléb chudých. Významné byly především v horských oblastech Středomoří, kde se pšenice a obilí pěstovaly obtížně. V 18. a 19. století průměrný člověk v horských oblastech Apenin nebo Peloponésu snědl klidně 20–30 kilogramů kaštanů ročně. Kaštany se sušily, mlely a skladovaly jako trvanlivá zimní zásoba.

Kaštany, symbol podzimu a zimy, hrají v řecké kuchyni významnou roli. Ať už klasické pečené nebo v dezertech, nádivkách a omáčkách. Jejich zemitá chuť dokonale ladí s vínem i s atmosférou řeckých zimních večerů u krbu.

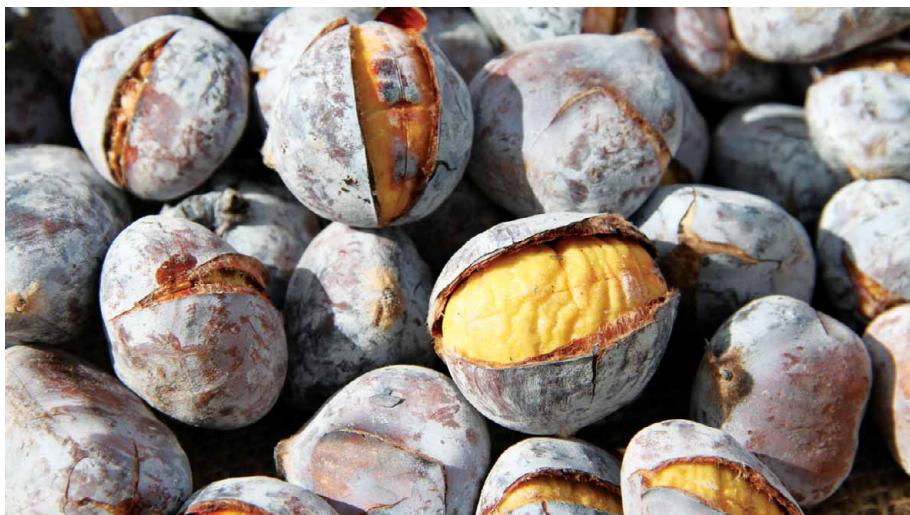
### Pečené kaštany

Recept na pečené kaštany je nesmírně jednoduchý, ale klíčem k úspěchu je jeden drobný trik. Kaštany je třeba předem naříznout a naložit do slané vody. Nechte je tak alespoň tři hodiny, ideálně však celý den. Voda pronikne mezi

slupku a dužinu, díky čemuž se po upečení snadno loupou a zůstávají krásně vláčné. Kaštany můžete nakrájet klasicky nožem nebo existují i speciální kleště na kaštany, které je možné zakoupit. Co se týče porce, většinou jako před-

krm postačí 6–8 kaštanů. Pokud chcete kaštany jako hlavní jídlo, tak vynásobte dvěma.

- kaštany
- voda
- sůl





Kaštiny zalijeme studenou vodou tak, aby byly ponořené, a přidáme lžičku soli. Necháme stát 3–24 hodin. Následně je vyndáme z vody.

Troubu rozežřejeme na 180–200 stupňů. Plech vyložíme pečicím papírem a dle velikosti pečeme kaštiny zhruba 20 minut.

### Krůta s kaštanovou nádivkou a granátovým jablkem

Pokud byste si chtěli udělat trochu netradiční pokrm z kaštanů, doporučuji vyzkoušet krůtu na řecký způsob s kaštanovou nádivkou. Tradice vánoční krůty se rozšířila po druhé světové válce, ale Řekové si ji rychle přizpůsobili svému stylu. Krůta se obvykle plní směsí rýže, kaštanů, jablek, sušeného ovoce a ořechů, často s kapkou vína nebo metaxy, která zvýrazní vůni i hloubku chuti. Nádivka bývá sytá, voňavá a lehce sladkoslaná. To je typicky řecká kombinace, kde se propojují tóny medu, skořice, hřebíčku a sušených švestek.

- 1 menší krůta (4–5 kg)
- 1 cibule, nadrobno nakrájená
- 1 jablko, nakrájené na kostičky
- 150 g vařených a oloupaných kaštanů
- 100 g sušených rozinek nebo švestek
- 50 g nasekaných vlašských ořechů
- 200 g dlouhozrnné rýže
- 100 ml suchého bílého vína
- panák metaxy
- olivový olej
- sůl, pepř
- špetka skořice a mletého hřebíčku

Na olivovém oleji orestujeme cibuli dozlatova, přidáme rýži a krátce ji opečeme. Vmícháme na-

krájené jablko, nakrájené kaštiny, sušené ovoce a ořechy. Osolíme, opepříme a přidáme špetku skořice a hřebíčku. Zalijeme vínem, metaxou a necháme tekutinu částečně odpařit. Směs následně odstavíme z plotny.

Krůtu osolíme i zevnitř, naplníme směsí a potřeme olivovým olejem. Pečeme nejdříve 2 hodiny při teplotě 100 °C.

Následně zvýšíme teplotu na 180 °C a necháme krůtu opéct do zlatova, což trvá zhruba hodinu. Občas podlijeme výpekem nebo trochou vody. Podáváme s pečenými kaštanami a vše ozdobíme granátovým jablkem.



### Párování s vínem

Pečené kaštiny si výborně rozumí s červeným vínem Pinot Noir nebo s lokální řeckou odrůdou Limniona, která tuto odrůdu svou elegancí i aromatickou připomíná. Obě vína mají příjemně strukturovanou tříslovinu, vyšší kyselinu a delikátní tóny červeného lesního ovoce, podzimního listí a koření, které krásně podtrhnou sladce zemitou chuť kaštanů. Navíc jejich lehkost a šťavnatost pomáhá vyvážit olejnatou plnou texturu pečených kaštanů a zvýrazňuje jejich karamelové a kouřové nuance.



Ke krůtě se bude výborně hodit šumivé víno, které ve většině rodin patří ke svátečním momentům. Z řeckých vín doporučuji Domaine Karanika Cuvée Speciale Extra Brut, elegantní šumivé víno z hornatého Amyndeonu. Vyrábí se tradiční metodou z lokálních odrůd Xinomavro a Assyrtiko. Jeho živost a noblesa krásně protnou bohatost pečené drůbeže a zároveň zvýrazní jemně nasládlé tóny kaštanové nádivky. Výsledek je lehký, harmonický a sváteční. Přesně v duchu moderní řecké gastronomie.

Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare.

**Text a foto Michaela Kapičková, DipWSET & Weinakademiker**





ANNA v Bodø



S ANNOU ZA SEVERNÍ POLÁRNÍ KRUH

## Část čtvrtá, z přístavu Sandnessjøen do Bodø

*V sobotu 14. června se probouzíme do úplně jiného dne, než byl ten včerejší. Šplouchání vlnek o levý bok, u něhož ležím, mi prozrazuje, že nad ránem se musel zvednout silný jihozápadní vítr, který i v přístavním bazénu způsobil slyšitelné vlny. O palubu bubnuje déšť, a když se vyhrabu ven, čeká mě zamračená obloha přecházející v řídkou mlhu.*

**C**elý svět tvoří jen různé odstíny šedi a občas zaprší. Prší, i když se chystáme na nákup, takže se nikomu moc nechce. Nakonec se obětuje Jirka a přináší i balíček masa, jediný, který našel. Ukazuje se, že to je sobí maso, po velrybím další divočina.

### Skutečně ponurý Sever

Vyplováme v jedenáct, směřujeme širokou pasáží mezi ostrovem Dønna a vlastní norskou pevninou přímo na sever a ihned vytahujeme kosatku. Jihozápadní vítr o nárazech až 6 °Bf vane ideálně ze zadoboku a kosatka zvyšuje

rychlost nejméně o uzel. Kapitán uvažuje o vztyčení hlavní plachty, ale čeká nás náročná plavba mezi ostrovy a útesy. Postupně necháváme po levoboku ostrovy Dønna, Tomma a Eurøya, kde se průjezd znatelně uží. Vítr, místo aby sílil, výrazně slábne, hlavní plachta by nám stejně byla k ničemu. Zataženo a mlhavo stále zůstává.

Tohle je skutečně ponurý Sever, kde člověk uvěří, že existují trollové a že z mlžné šedi se vynoří vikinský drakkar s divokými válečníky u vesel. Jenže loď, jež se nakonec z mlhy

zhmotní, je velký výletní parník, jehož temnější obrys se pohádkově promítá na světlejší pruh oblohy.

O něco později nás z levoboku míjí velrybářská loď, na jejíž vysoké přídi se zřetelně rýsuje harpunové dělo. Jsem na palubě a slyším, jak kapitánovi zvoní telefon. Na té velrybářské lodi je jeho kamarád, který volá, aby se dověděl, kam ANNA pluje. Zatímco si velrybáře fotím, fotí kapitánův kamarád nás a fotku nám vzápětí posílá. Je na ní vidět před kormidelní budkou kapitán v tmavé bundě a vedle něho já v čer-



vené bundě, jak velrybáře právě fotím. Dále se dovídáme, že ulovili 27 velryb a v mrazírně mají 40 tun velrybího masa.

Mám tedy autentický záběr ANNY za plavby kousek od polárního kruhu. Takové záběry jsou vzácné, je to teprve podruhé za celý můj jachtařský život. Poprvé se to stalo v roce 2005, kdy jsme na pronajaté plachetnici SLEAT QUEEN pluli na Hebridy ve stopách Arthura Ransoma a při zaplouvání do Loch Bracadale s narefovanými plachtami a v dramatickém náklonu nás pod vysokým skalním útesem zachytil místní fotograf, který byl na protilehlém útesu na nedělní procházce.

Kupodivu doháníme malou jachtu o délce asi 10 metrů, která za slabého větru plachtí, takže jsme s motorem rychlejší. To se zřejmě její posádce nelíbí, vyostřuje směrem k nám proti větru, spouští hlavní plachtu a poté pokračuje jako my s kosatkou a motorem znovu na sever. Je o něco rychlejší a začíná se odpoutávat.

### Protínáme hranici polárního kruhu

Od 15 do 16:30 má kormidelní hlídku Ťop a kapitán souhlasí, aby zůstal u kormidla i poté, a Ťop měl tak čest kormidlovat ANNU přes polární kruh. Je to odměna za to, jak obětavě vaří. Severní šířku 66°32', jež vymezuje polární kruh, protínáme u ostrůvku Vikingen před severozápadním výběžkem většího ostrova Gjer-svik. Na severním konci Vikingenu se tyčí

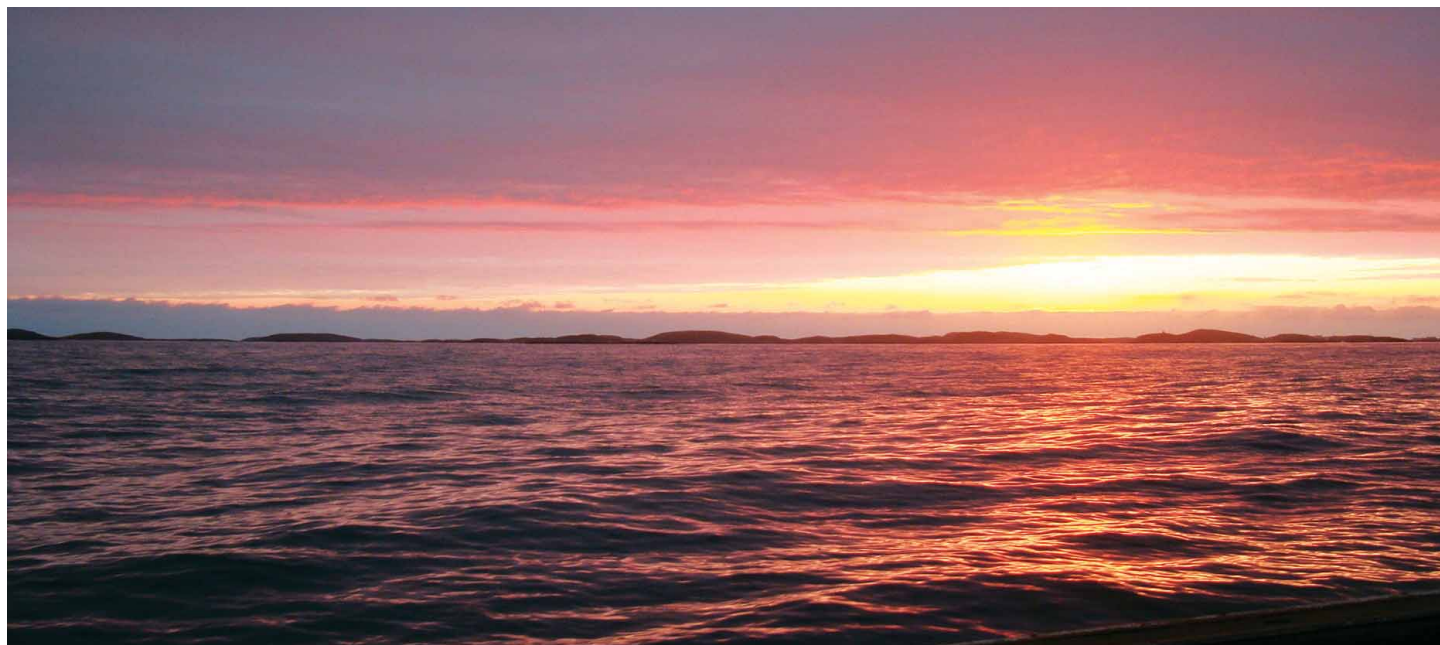


Ve dvou k severnímu polárnímu kruhu

na podstavci plastika velkého glóbu z kovových profilů jako symbol severního polárního kruhu a arktické hranice. Když máme ostrov s plastikou v 16:45 na traverzu, mapový plotr ukazuje šířku 66°31,970'.

Všichni jsou na palubě a začíná velké fotografování s ostrovním glóblem v pozadí, já fotím Ťopa u kormidla. Kapitán přináší na přípitek láhev akvavitu, což je norská obdoba kmínky,

a my za posádku láhev rumu Captain Morgan. Po řadě přípitků přispívá kapitán k ceremoniálu překvapením. Objevuje se na palubě v kožichu, jenž si přivezl z Aljašky a který údajně ušily místní Inuitky jako dar pro prezidenta Cartera poté, co slíbil, že Aljašku navštíví, ale nikdy slib nesplnil. Po řadě si kožich oblékáme a fotografujeme se v něm jako důkaz, že jsme se stali něčím jako rytíři polárního kruhu. Nyní jsme opravdu v Arktidě.



Zde slunce opravdu nezapadá.





Vzájemně v dohledu. Foto z velrybářské lodě.

## Nonstop plavba do Bodø a půlnocní slunce

Podle předpovědi má jižní proudění v noci skončit a v neděli má opět vát ze severu, a to v nárazech až 14 m/s. To je asi 28 uzlů, tedy poctivá šestka. Jelikož poslední úsek plavby do Bodø vede z poloviny otevřeným mořem,

dá se předpokládat, že ve velkých vlnách z čela by ANNA do nich začala zobat přídí, rychlost by klesla ke třem uzlům, plavba by se neúměrně prodloužila, a navíc by se zvýšila spotřeba nafty. Navrhuji tedy kapitánovi, abychom pluli do Bodø nonstop, bez přestávky. Ačkoli je těch posledních 45 mil poseto útesy a ostrůvky,



Mapový plotr se souřadnicemi severního polárního kruhu

nemusíme se obávat tmy, tady už slunce v létě nikdy nezapadá. Navíc se můžeme střídat u kormidla ve čtyřech. Petr souhlasí, a tak plujeme dál. Tradičně se střídáme po jedné a půl hodině, každý má čtyři a půl hodiny na odpočinek.

V noci, jen podle hodinek, vítr úplně utichá, ale z Atlantiku přicházejí táhlé mrtvé vlny. Mám kormidelní hlídku od 23:30 do 01:00 už v neděli, takže jsem na palubě, když skoro přesně o půlnoci prozáří slunce vrstvu mraků či oparu na obzoru a k lodi se rozeběhne po temné modrém moři rudý chodníček. Fotím si nefalšované půlnocní slunce.

Mám čtyři a půl hodiny volno, ale nedaří se mi usnout. Proto postřehnu, jak se mění pohyb ANNY. Přestala se kolébat z boku na bok, jak to dělá, když vítr a vlny přicházejí zezadu, a místo toho se houpe z přídele na záď a zase zpět. To dělá, když vítr a vlny přicházejí z čela. Severní vítr je tady a je otázkou, zda to stihneme do Bodø dříve, než zesílí na šestku.

O půl šesté střídám Ľopa, který mi ukazuje další směr plavby. Vidím, že rychlost klesla ke čtyřem uzlům. Protivítr není silnější než čtyřka a vlnobití není příliš velké, přestože se drobnější vlny okamžitých poryvů integrují s dlouhými mrtvými vlnami Atlantiku.

Máme za sebou průjezd mezi ostrovem Fleina na východě a množstvím ostrůvků a útesů na západě, nyní vedu ANNU severovýchodním kurzem s dalšími mělčinami a útesy na severu. Jejich okraj vymezuje bóje, kterou musím nechat po levoboku. Mělčiny však omezují vlny a rychlost ANNY opět překračuje pět uzlů.

## Komplikované manévrování v přístavu

Když severní obzor zacloní ostrov Store Hjar-tøya, moře se uklidní. Do Bodø zbývá pět mil a kapitán stojící před kormidelnou mě ne-



Přes severní polární kruh kormidluje Ľopa.





Ze šera se vynořil výletní parník.

chává kormidlovat až do přístavní zátoky. Na pravém, jižním břehu míváme skupinu paneláků a různé tovární objekty, nicméně směřujeme proti slunci, které oslňuje. Obtížně rozeznávám vjezd do přístavu, který je relativně úzký, zprava omezený dlouhým vlnolamem, na jehož konci stojí zelená věžička vstupního majáku.

Teprve tady přebírá kapitán Petr kormidlo, aby dovedl ANNU do velké mariny, která zevnitř přiléhá k vlnolamu. Vzhledem k velikosti lodě jsou stání uvnitř pro nás příliš malá a můžeme se vyvázat jen na dlouhém pontonovém mole, které ta vnitřní mola kryje od severu. Dlouhé molo je však z venkovní strany plné, z vnitřní vidíme jedno volné místo. Všichni už jsou na palubě a sledují, jak se ANNA pomalu sune dovnitř mariny podél dlouhého mola. Fičí severní vítr, takže hrozí akutní nebezpečí, že bude loď větrem od mola odnesena. Uprostřed volného místa otáčí Petr ANNU proti větru a opírá ji klounovcem o molo. Chce ji takto přetočit, aby mohl přirazit pravobokem a využít reakčního momentu vrtule, kterým

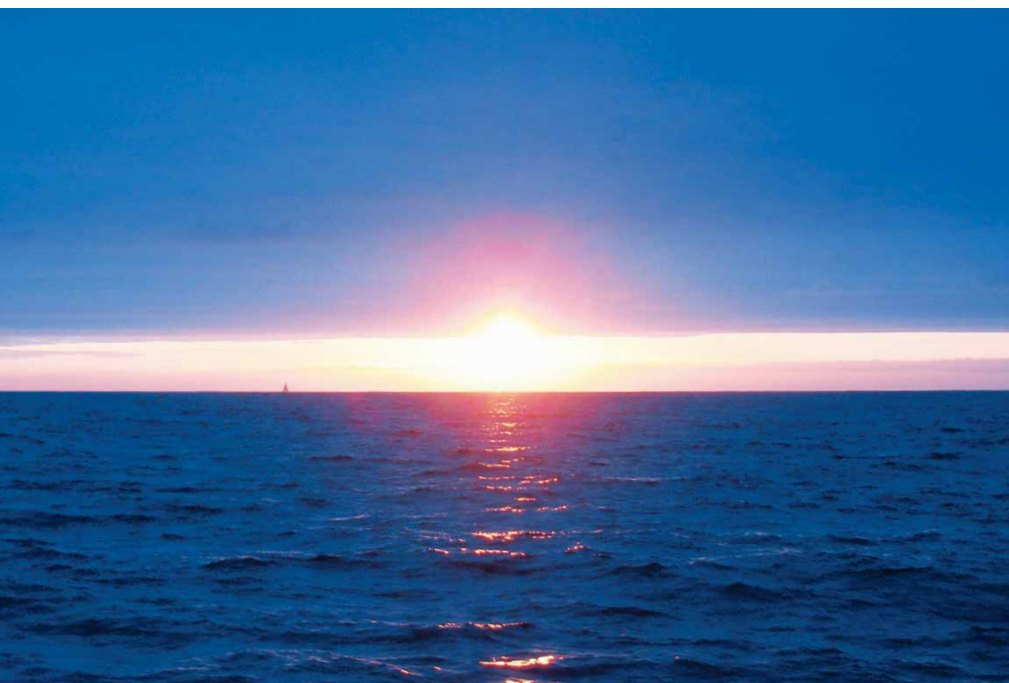
v závěru přisune zád' k molu. Ale před' po mole klouže a ANNA se nechce přetočit. Kapitán volá, že někdo musí seskočit s lanem z přídě

na molo. Před' se však tyčí skoro dva metry nad molem a při našem věku hrozí, že si dotyčný zlomí nohy, ne-li něco horšího.



Kapitán Petr v prezidentském kožichu





Půlnocní slunce

Nakonec se klounovec o něco zachytí, ANNA se stočí pravobokem k molu a Jirka se odhodlává z nižší části trupu na molo seskočit.

Po skoku se sice překulí, ale zachytí přídové lano za vazák na mole. Ostatní je již rutina a v sedm je ANNA vyvázána v marině v Bodø. Ihned si s kapitánem vzájemně gratulujeme ke šťastnému ukončení plavby a kapitán uznává, že bylo moudré zdolat poslední úsek plavby nonstop.

Strávili jsme na moři 20 hodin a upluli posledních 100 mil v jednom kuse, celkem od Bergenu 565 mil za 13 dní, což dává denní průměr 43,4 námořní míle. A máme zbytek neděle a celé pondělí navíc, abychom si prošli Bodø a v klidu si sbalili.

Po poledni, když Ťop vaří sobí guláš, se převazujeme na uvolněné místo na návětrné straně mola, poněvadž původní místo bylo rezervované. Silný vítr, kterému jsme zavražili, nyní tlačí ANNU k molu, takže se pohodlněji vystupuje.

## Poslední míle mého námořnického života

Je slunečná neděle, a ačkoli ulicemi Bodø protahuje studený severák, všude se hemží místní a turisté, hlavně na nábřeží, kde stojí fronty před zmrzlinovými stánky. Město nemá žádné historické centrum, neboť v roce 1940 je vybombardovala luftwaffe. Petr nám sděluje kód pro vstup do servisní

budovy, kde je místnost s pračkami a sušičkami a též záchody a sprchy, kam všichni postupně jdeme.

Po večeri sedíme všichni kolem stolu v hlavní kajutě. Spíše mlčíme, protože se každý musí vyrovnat se smíšenými pocity. Jednak s úlevou, že už má plavbu úspěšně za sebou, že stihne letadlo a vrátí se ke svým blízkým a do komfortu domova, jednak s pocitem lí-

tosti a ztráty, že už vše skončilo, že ANNA popluje dále bez něho a že z neobyčejné životní zkušenosti se záhy stane pouhá vzpomínka. Také kapitán je zamyšlen. Zřejmě se s námi i přes náš vyšší věk nerad loučí a položertem, polovážně nám navrhuje, abychom vrátili letenky a pluli až do Tromsø.

A pak přichází pondělní, skutečně poslední večer na ANNĚ. A já učiním to, co jsem si během plavby promyslel. Říkám kapitánovi, že jestli bude souhlasit, nechám na ANNĚ svůj jachtařský oblek a holinky, poněvadž to už nebudu potřebovat, a tady to třeba ještě někomu poslouží. Dodávám, že plavba na ANNĚ je mou poslední, jelikož bych se nemohl s námořnickým životem po 55 letech rozloučit lépe než plavbou za polární kruh, navíc na historické lodi z roku 1907. Ťop se rozhoduje stejně. Oba si uvědomujeme, že už nejde jen o nás, ale že kvůli rostoucím zdravotním potížím a snížené pohyblivosti bychom představovali stále větší bezpečnostní riziko pro ostatní, s nimiž bychom se plavili.

A tak se pětistá šedesátá pátá námořní míle na ANNĚ stává poslední ze čtyřiceti sedmi tisíci šesti set třiceti pěti mil mého celého námořnického života.

**Text a foto František Novotný**



Poslední míle nejen naší plavby, ale i poslední míle autorova jachtařského života.



# Jar patrí tým, ktorí sú pripravení. Vyplávajte medzi prvými, s plavidlami JEANNEAU.

V IMIDJEX máte výhodu – obľúbené modely **Jeanneau Cap Camarat** a **Merry Fisher** sú dostupné **skladom** a pripravené na okamžité odovzdanie.  
Bez kompromisov a bez čakania.

## CAP CAMARAT 10.5 WA

**Priestor, výkon a komfort na krátke trasy aj dlhé plavby**

S moderným a čistým dizajnom a premyslene riešeným priestorom je **Cap Camarat 10.5 WA** pripravený na krátke výlety aj dlhé rodinné plavby.

Ponúka komfort až pre **10 pasažierov**, dve samostatné kabíny so štyrmi lôžkami a vybavenie, vďaka ktorému bude každá vaša plavba pohodlná a príjemná.



## MERRY FISHER 605

**Perfektný vstup do sveta rodinného jachtingu**

Optimalizovaný priestor, praktické usporiadanie a flexibilné obytné riešenia robia z modelu **Merry Fisher 605** ideálnu voľbu pre tých, ktorí si vyberajú svoje prvé rekreačné plavidlo.

Kuchynský kút s drezom, chladničkou a **50-litrovým zásobníkom vody** poskytuje komfort na celodenné výlety, pričom plavidlo umožňuje pohodlné **prenocovanie pre 3–4 osoby**.



## MERRY FISHER 895 SPORT

**Na každé počasie. Na každý plán.**

**Merry Fisher 895 Sport Série 2** prináša uzavretú kabínu, širokú pravobočnú palubu a modulárny kokpit, vďaka ktorým pôsobí robustne a zároveň mimoriadne prakticky. Ponúka priestranné úložné priestory, multifunkčný zadný modul (kuchynka/gril/nádrž pre živé ryby) a **športový dizajn s inverzným čelným sklom**.

Uzavretá kabína chráni pred vetrom aj chladnejšími dňami, čo umožňuje pohodlné používanie plavidla **od jari až do neskorej sezóny**.



Skladové plavidlá  
Jeanneau Cap Camarat

**Príďte si vybrať svoje plavidlo ešte dnes.  
Jar môže patriť vám.**

**imidjex**

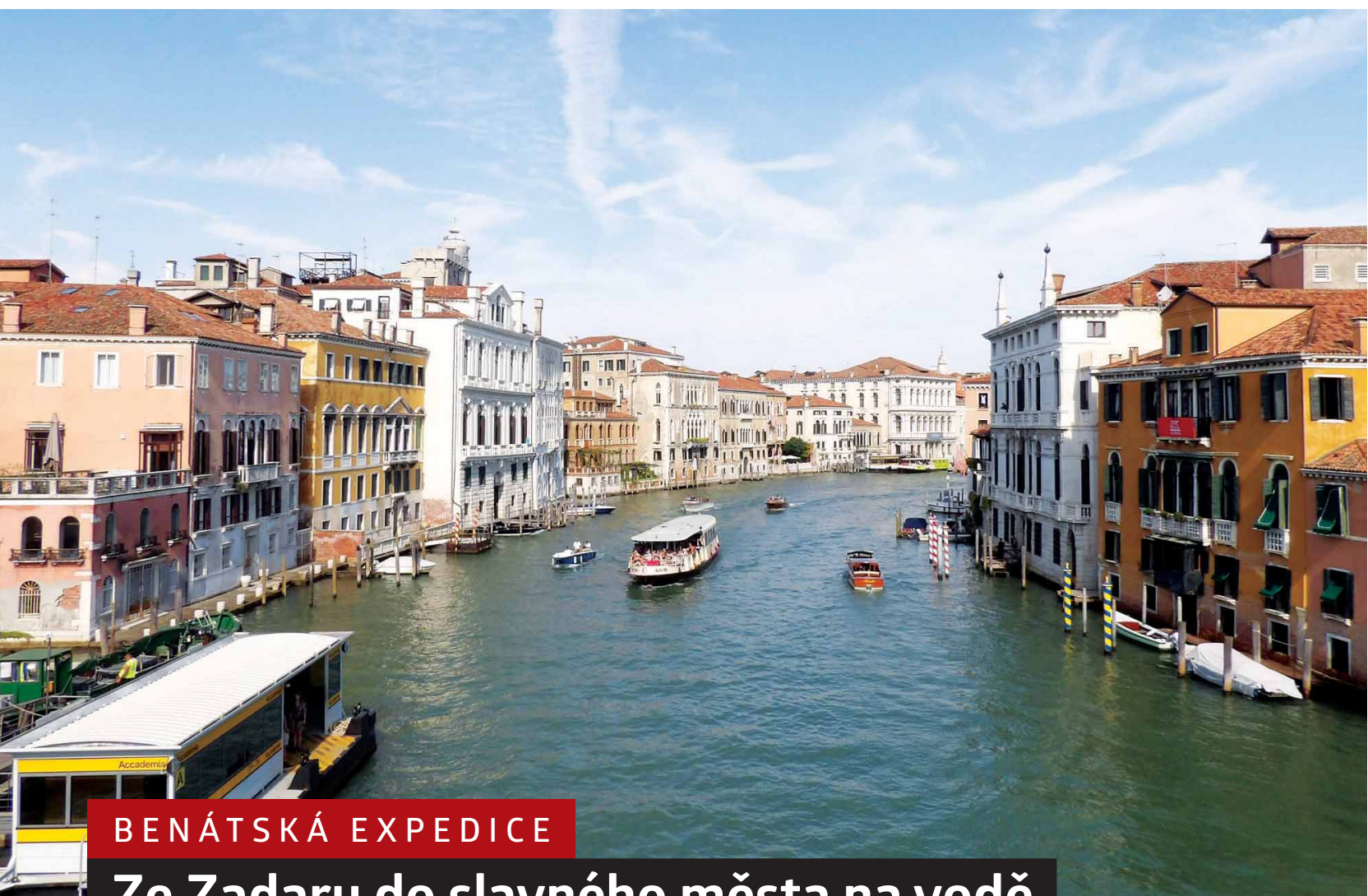
**VÁŠ PARTNER PRI PLNENÍ SNOV**

+421 905 724 554 info@imidjex.sk



Skladové plavidlá  
Jeanneau Merry Fisher





## BENÁTSKÁ EXPEDICE

# Ze Zadaru do slavného města na vodě

*Začátkem září jsem se přidal k výpravě ze Zadaru do slavného italského města na vodě, do Benátek. Na zpáteční plavbě nás zastihlo jugo. Jako bonus jsme se mohli věnovat i detektivnímu pátrání.*

### Vražda u ostrova

Původní plán byl zastavit první noc na Molatu. Tento ostrov je ze všeho nejvíc známý italským koncentračním táborem z časů druhé světové války. Místní obyvatelé obvykle nabízejí návštěvníkům jeho prohlídku. U nás se ale letos o Molatu píše v jiné souvislosti. Kousek od něj měl za nevyjasněných okolností zmizet česko-ukrajinský podnikatel Alex Burkov. Chorvatská policie se domnívá, že ho zavraždil kolega Anton Fischer, král černých billboardů z Českých Budějovic. Oba muži údajně vyrazili na potápěčský výlet poblíž ostrova. Vrátil se ale jen Fischer. V době psaní článku, který právě čtete, seděl v chor-

vatské vazbě. Vyšetřovatelům ovšem chybělo tělo oběti. Existovala proto možnost, že na něj ve vodách okolo Molatu narazíme. Když píšu v množném čísle, myslím tím devítičlennou posádku Bavarie Cruiser 46 jménem EURÓPA. Kromě mě jeli ještě Luboš, Vítek, Honza, Pepa, Martin, Petr a Vláda. Role skippera se ujal Jarda.

Vypluli jsme v sobotu odpoledne ze Zadaru. Na Molatu jsme se chtěli uvázat na mooring, případně bóju. Na hledání mrtvoly nám proto měla zůstat spousta času. Druhý den jsme plánovali pokračovat do Benátek. Počasí ale rozhodlo jinak.

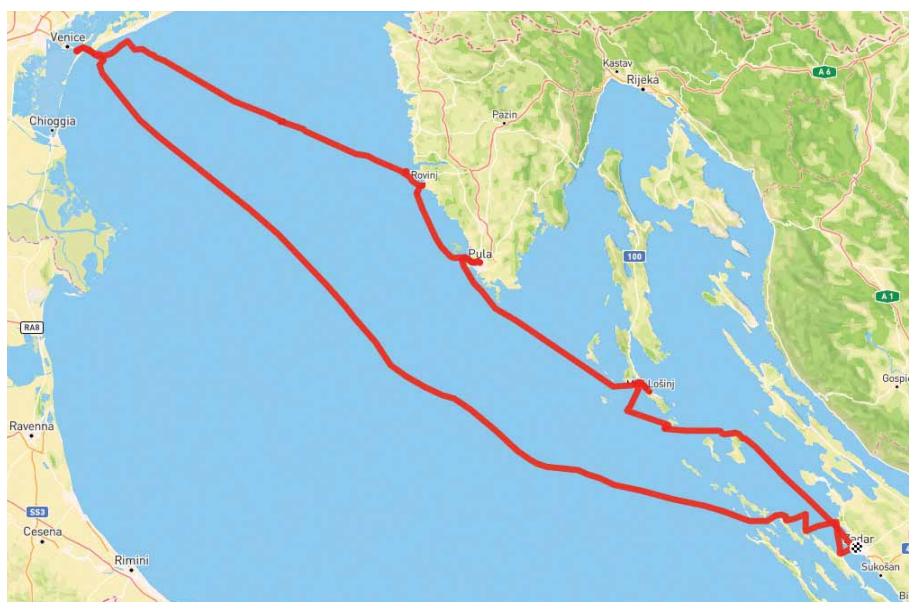
### První noční

Podle předpovědi se měla severozápadně od Molatu vytvořit kapsa bezvětří. Foukat mělo začít až v neděli, navíc jen před Benátkami. Kolem Dalmatských ostrovů se měl dál rozkládat obří volej. Na základě této prognózy jsme se místo přenocování rozhodli plout bez zastávky. Úmysl byl se v noci flautou promotovat a druhý den využít co nejvíc očekávaného větru. Vrtošivá vůle Poseidónova ovšem zasáhla i do tohoto plánu. Vítr se nakonec choval úplně jinak.

Molat jsme minuli okolo deváté večer. Rozdělili jsme se na tříčlenné směny. Na mě vyšla ranní,



*Podle Pepy ukazoval anemometr jednu chvíli 54 uzlů. Kvůli dešti nebylo vidět. Zbytek posádky postavil loď proti větru na motor. Čekali, až se to nejhorší přežene. Já jsem ale celé dobrodružství prospal.*



která začínala od tří. Zalezl jsem si proto do kajuty. Samozřejmě jsem nemohl usnout, ale aspoň jsem si trochu odpočinul. Zhruba ve dvě ráno jsem snahy o spánek vzdal a vrátil se na palubu.

Pepa mi předal kormidlo s tím, že plujeme na stoupačku pod plnými plachtami. Když vítr lehl, pomáhal si motorem. Na začátku mé wachty se rozfoukalo. Motor přestal být potřeba.

Údaj z anemometru občas stoupal ke dvaceti uzlům. Loď plula dost nakloněná, ale

jinak si vedla dobře. Jelikož jsem ji neznal, uvažoval jsem, že navrhnu alespoň zrefování geny. Nakonec na něj nedošlo. Později ráno vítr znovu lehl. Většinu neděle jsme pak promotorovali.

### Ostrovní marina

Během odpoledne jsme se začali blížit k Benátkám. Zaujalo mě, že se z moře tyčilo několik plošin k těžbě zemního plynu. Neměl jsem ponětí, že se dají v Jadranu potkat. Plošiny si spojují třeba se Severním mořem. Další pozoruhodností těsně před Benátkami bylo množ-

ství dřeva ve vodě. V moři plaval i celý vyvrácený strom. Po návratu se mi nepodařilo dohledat, kde se materiál vzal. Tipuji to na nějaké povodně.

Do Benátek jsme dorazili v neděli v noci. Historické jádro města se rozkládá na několika ostrovech vystupujících z rozlehlé mělké laguny. Na jednom z nich, jménem Sant'Elena, leží marina. Ostrov je dnes propojený se zbytkem města. Marina se jmenuje stejně jako ostrov. Píše se to ale zjednodušeně bez apostrofu, Santelena. Napřed to vypadalo, že



V Benátkách panuje čilý lodní provoz v každém ročním období.





Ani gondoly nechyběly.

nás její správce nechá uvázat jen do rána. Místo, na němž jsme stáli, měl totiž rezervované, později nám ale našel jiné. Marina byla příjemná. Sprchám a sociálnímu zařízení by však podle mého prospěla o něco větší kapacita. Pondělí jsme pojali jako odpočinkový den. Věnovali jsme ho průzkumu města v menších skupinkách. Všichni dohromady jsme se sešli až na večeri v hospodě nedaleko Santeleny. V úterý jsme vyrazili na zpáteční plavbu směr Rovinji.

### Zaspaná vichřice

S větrem to opět byla bída, i když zpočátku nějaký přece jen foukal. Po dvou až třech hodinách snahy ho využít jsme sbalili plachty a pokračovali na motor. Během dne navíc začalo notně pršet. Odpoledne se vítr zvedl. Vypadalo to na začátek juga, znovu jsme se proto pokusili plachtit, jenže se nám krátce po rozvinutí roztrhla hlavní plachta. Je záhada, jak se to mohlo stát. Foukalo poměrně málo, určitě do dvaceti uzlů. K roztržení navíc došlo, když už plachta několik minut pracovala. Vytahování, které je v tomto ohledu podle mě riskantnější, přežila bez problémů. Každopádně jsme ji zase sbalili a pokračovali na motor.

Seděl jsem značnou část dne u kormidla. Ačkoliv jsem měl nepromokavé věci, začínala být trochu zima, raději jsem si proto zalezl do kajuty. Dočetl jsem ve čtečce knihu a rozečetl novou. Pak se mi ale začalo chtít spát. Těsně před usnutím se mi zdálo, že asi prší trochu víc. Připadalo mi, že možná zesílil i vítr.

Obojí jsem ignoroval. Když jsem se probudil, vyšlo najevo, že se jugo mezitím ohlásilo slušnou vichřicí. Podle Pepy ukazoval anemometr jednu chvíli 54 uzlů. Kvůli dešti nebylo nic vidět. Zbytek posádky postavil loď proti větru na motor. Čekali, až se to nejhorší přezene. Já jsem ale celé dobrodružství prospal.

### Den v Rovinji

Když vítr zmírnil, zamířili jsme do mariny v Rovinji. Ta je propojena s nedávno otevřeným hotelem a patří do skupiny ACI, což znamená relativně vysokou cenu. Stály v ní vsutku spíš větší a luxusnější motorové jachty než plachetnice. Zázemí bylo pěkné.

Druhý den sehnal Jarda firmu, která nám sešila plachtu. Na moři zuřilo jugo v plné síle.



Plavbu jsme absolvovali na Bavarii Cruiser 46 jménem EURÓPA.





Při zpáteční cestě jsme se na den schovali v Rovinji.



Vlajka Benátské republiky byla ve městě všudypřítomná.

K tomu lilo jako z konve, třebaže s přestávkami. Zůstali jsme proto schovaní.

Ve čtvrtek jsme vypluli směrem na ostrov Mali Lošinj. Ještě předtím jsme se ale zastavili v Pule. Koušek od ní jsme napsali na kus papíru krátký vzkaz s kontakty. Zprávu jsme vložili do láhve od rumu. Láhev jsme zazátkovali a hodili do moře. Zapomněli jsme ale na datum. Pro případ, že lahev někdo po letech najde a ozve se, píšou datum sem. Bylo 11. září 2025.

V Pule jsme se uvázali zádí k molu v další ACI marině. Na téměř stejném místě už jsem stál před čtyřmi lety. Jarda se nabídl, že uvaří štouchané brambory. Potřeboval k tomu ovšem kmín. Většina posádky se vydala na prohlídku místního amfiteátru. Já jsem římskou památku už viděl, a proto jsem se na-

bídl, že Jardovi kmín koupím. Ukázalo se to jako poměrně obtížný úkol. Chorvati ho znají, ale v kuchyni ho asi moc nepoužívají. Obešel jsem troje potraviny. Ani v jedné kmín neměli. Prodavačka v posledním obchodě mi naštěstí navrhla prodejnu se zdravou výživou. Jmenovala se bio&bio, tam jsem koření nakonec sehnal.

### Poslední etapa

Z Puly jsme pak vyrazili na už zmíněný Mali Lošinj. Doplnili jsme k němu opět za tmy. Hlavní město ostrova leží na břehu rozlehlého zálivu. Pro jachty bylo k dispozici molo s mooringy, na břehu k němu ale nebyly záchody

ani sprchy. Zato v blízké restauraci hrála místní kapela. Sestava byla trochu neobvyklá. Tři akustické kytary a baskytara. Repertoár se skládal z převzatých písniček. Byli vcelku dobří. Troufli si třeba i na jeden nebo dva songy od Dire Straits.

Poslední den už zbývalo jen doplout zpátky do Zadaru. Vítr se zpočátku o něco snažil, brzo ale opět ulehnul a moře bylo jako zrcadlo. Do mariny jsme se vrátili okolo čtvrté odpoledne, samozřejmě po zastávce u pumpy. Byla to pěkná plavba. Klidně bych si ji někdy zopakoval.

**Text a foto Radek John**



Přístav Mali Lošinj je dobře chráněný zvláště proti jugu. Mola pro hosty se nacházejí na pravé straně.





GEORGE VANCOUVER

## Objev nového ostrova

HMS DISCOVERY sedící na dně,  
v pozadí HMS CHATHAM

*Expedice George Vancouvera napřed prozkoumala australské pobřeží, po něm navštívila Tahiti a Havaj a z tropického ráje pak zamířila k mnohem méně příjemným severozápadním břehům Severní Ameriky. Zabrala jich značnou část jménem britského panovníka, avšak Angličané měli v této oblasti konkurenci.*

**K**dyž Vancouver formálně připojil nové území k držávám Jiřího III., rozhodl se na chvíli nechat větší ze svých lodí, a to HMS DISCOVERY, na místě. Sám nějakou dobu pokračoval s menší výpravou na dvou člunech. Tímto způsobem zmapoval množství malých zálivů, v nichž by ho DISCOVERY spíš zdržovala.

### Ostrov, nebo poloostrov?

Menší z plavidel expedice, HMS CHATHAM, se mezitím setkala se dvěma průzkumnými loděmi plujícími pod španělskou vlajkou, se SUTIL kapitána Dionisia Alcalá Galiana a MEXICANOU kapitána Cayetana Valdése y Florese. Obě výpravy spojoval stejný cíl. Jak Britové, tak Španělé se snažili zjistit, jestli je

velký kus pevniny v oblasti ostrov, nebo jen výběžek kontinentu. V zálivu Nootka na jeho východním břehu už poměrně dlouho stála osada. Navštěvovali ji Britové, Španělé, Američané i další národy. Přístav byl na koloniální poměry rušný. Jeho okolí však zůstávalo nezmapováno. Britská a španělská expedice proto spojily síly a vymě-



nily si mapy a další informace. Průzkum ukázal, že záliv Nootka skutečně patří ke břehu rozlehlého ostrova.

V průlivu Queen Charlotte Strait, který ostrov odděluje od pevniny, najely obě Vancouverovy lodě v rozmezí dvou dnů na dno. Povedlo se je však uvolnit bez dalších problémů. Španělé se nakonec stali prvními Evropany, kteří celý ostrov obepluli. George Vancouver ale už před nimi dokázal, že se jedná o ostrov, a ne poloostrov. Dnes proto nese jeho jméno.

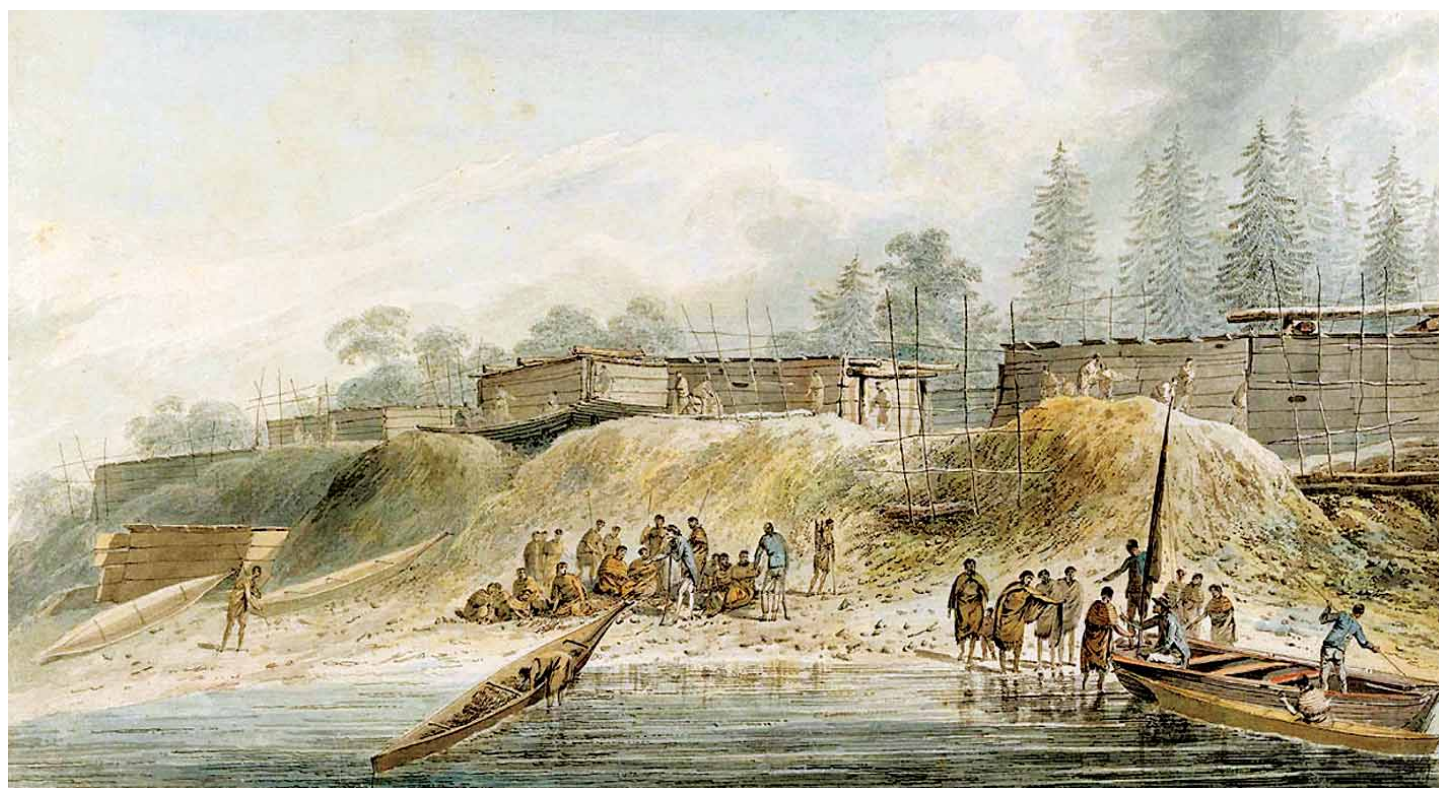
### Posily a proviant

Vancouver pak dál pokračoval v průzkumu okolí pomocí malých člunů. Mezitím dorazila do zálivu Nootka britská obchodní loď DAEDALUS provázená brigou HMS VENUS. Přivezly Vancouverově expedici zásoby. Bylo to předem domluvené a vítané shledání, avšak při něm vyšlo najevo, že kapitána DAEDALU Richarda Hergesta a astronoma Williama Goocha, který měl posílit průzkumnou část výpravy, cestou zabili obyvatelé havajského ostrova Oahu.

V zálivu Nootka se Britové setkali také s trojicí dalších španělských lodí CONCEPCIÓN, SAN CARLOS a PRINCESA REAL. Eskadře velel Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Mezi oběma



Mapa s trasami lodí expedice



Záliv Nootka





Portrét Juana Francisca de la Bodegy y Quadra

expedicemi panovaly velmi přátelské vztahy. Přírodovědec Archibald Menzies zastávající funkci lodního lékaře DISCOVERY dokonce předepsal veliteli španělské výpravy léky proti bolestem hlavy.

Jak de la Bodega, tak Vancouver však byli v koncích s řešením otázky, komu území okolo zálivu patří. Oba se shodli, že na rozhodnutí postrádají autoritu. Dohodli se, že se ještě setkají.

Vancouver vyslal poručíka Zacharyho Mudge pro další instrukce do Anglie na brize FENIS AND ST. JOSEPH, která plula pod portugalskou vlajkou, ačkoliv měla britského majitele. Vancouver měl teď k dispozici čtyři lodě a vyslal je na další důkladný průzkum oblasti.

K expedici se přidali také dva Havajané. Do osady v zálivu Nootka se dostali s britskou obchodní lodí JENNY a chtěli se s Vancouverovou výpravou vrátit domů.

### Setkání s krajany

Zvlášť pro DISCOVERY už začínalo být opravdu načase, aby zamířila na jih. Její posádka totiž vykazovala první známky kurdějí. Vancouver se proto s lodí vydal do španělského San Francisca. Dorazil 14. listopadu a zbytek čtyřčlenné eskadry se ukázal o deset dní později. Přijetí ze španělské strany bylo opět velice srdečné, jednání s de la Bodegou ovšem stále vážla. Vancouver proto vyslal kapitána CHATHAMU Williama R. Broughtona na další obchodní lodi pro nové instrukce do Londýna. Jeho místo zaujal Peter Puget.

Celá eskadra se pak vrátila na Havaj, aby přežimovala. Neznamenalo to však jen odpočinek. Vancouver během zimy ostrovy důkladně prozkoumal. Na největším z nich se Britové setkali s dvojicí krajanů, Johnem Youngem a Isaacem Davisem. Oba byli původně námořníci a jejich příběh je neveselý. Davis se na ostrov dostal v roce 1790 s lodí FAIR AMERICAN plující pod vlajkou Spojených států. Posádka se dostala do sporu s bojovníky místního krále Kamehamehy I. Ti loď přepadli a zajali. Davis jako jediný přežil.

Young na ostrovy připlul o několik měsíců později s další americkou lodí ELEANORA, která po FAIR AMERICANU pátrala. Kapitán ho vysadil na břeh. Měl za úkol zjistit, jestli domorodci o zmizelém plavidle náhodou něco nevědí. Král nechtěl, aby vyšlo najevo, co se s FAIR AMERICANEM stalo. Proto nechal zajmout i Younga. ELEANORA po dvou dnech odplula bez něj. Britští námořníci potom na ostrovech udělali kariéru. Stali se královskými poradci. Vladař s nimi konzultoval hlavně oblast vojenství.

### Olohana a Aikake

Díky novým válečnickým znalostem postupně dobyl ostrovy Oahu, Maui, Molokai a Lanai. V kampani využíval i ukořistěný FAIR AMERICAN. Další dva ostrovy Kauai a Niihau se k říši Kamehamehy I. přidaly samy. Vzniklé království přetrvalo skoro sto let. Dvojice Britů organizovala i stavbu moderního přístavu v Honolulu. Radili Havajánům také při konstrukci jejich prvních větších lodí v evropském stylu. Obyvatelé ostrovů říkali Youngovi Olohana. Byla to zkomolenina jeho oblíbeného příkazu „All hands (on deck)!“, tedy „Všichni na palubu“. Na Davise volali Aikake. Šlo o jejich verzi jména Isaac.

Vancouver dvojici nabídl, že je vezme zpět do Evropy. Olohana s Aikakem však byli na Havajských ostrovech spokojeni. Staly se jejich novým domovem.

Vancouver využil návštěvu Havaje k vylepšení lodních člunů. Ty se totiž ukázaly jako nejlepší prostředek k mapování prostředí. Přivezl na ostrovy také ovce a skot evropského původu. Přírodovědec Menzies zase dopravil na Havaj rostliny z Kalifornie. Na jaře 1793 expedice vyrazila znovu k severu.

**Text Radek John**  
**Ilustrace archiv**



# auto forum



## PĚKNĚ OSTRĚ ČTENÍ

Dvoutměsíčník a web Autoforum:  
[www.autoforum-magazine.cz](http://www.autoforum-magazine.cz)  
[www.autoforum.cz](http://www.autoforum.cz)

Web Motoforum:  
[www.motoforum.cz](http://www.motoforum.cz)





I s poškozeným kormidelním zařízením se podařilo kapitánu Bainbridgeovi britskou fregatu vymanévrovat a uplatnit drtivou palebnou sílu.



## SLAVNÉ BITVY NÁMOŘNÍ HISTORIE

# Vítězné souboje USS CONSTITUTION, 1812

*V roce 1812 došlo k nešťastné válce mezi Spojenými státy a Velkou Británií. Americký prezident Madison neodolal pokušení dobýt na Britech Kanadu, když předpokládal, že jsou příliš zaměstnáni válkou s Napoleonem. Britové útok nejen odrazili, ale odpověděli důslednou blokádou amerických přístavů. V následných akcích proti blokádě, jež měly podobu soubojů lodě proti lodě, se nesmazatelně zapsala do námořní historie americká fregata CONSTITUTION patřící k novému typu těžkých fregat.*

### Vznik těžkých fregat

Ve snaze eliminovat britskou početní převahu se Francouzi pokusili vytvořit novou kvalitu. Na počátku revoluční války sejmuli z několika dvoupalubníků nástavby a horní dělovou palubu, takže vznikla supertěžká fregata, jejíž jediná dělová paluba byla osazena 36liberními děly. Tyto lodě s nízkým, ale masivním trupem, zvané razée, tedy seříznuté,

znepokojily britskou Admiralitu do té míry, že se rozhodla také takto seříznout několik svých zastaralých dvoupalubníků o 64 dělech. Nejúspěšnější britskou razée se pak stala INDEFATIGABLE pod velením kapitána Edwarda Pellewa, která nesla na dělové palubě 26 čtyřicetiliberek, na venkovní 26 dvanáctiliberek a oproti běžné fregatě o 1 000 tunách měla výtlak 1 400 tun.

Když americký Kongres uvolnil peníze na stavbu šesti fregat pro boj s piráty, přišel mistr loďař Joshua Humpreys s plánem na těžkou fregatu, inspirovanou loděmi razée. Též měla masivní trup a pouze jednu dělovou palubu s 30 dlouhohlavňovými čtyřicetiliberkami a na venkovní palubě měla 20 dvacetiliberních karonád. Kombinovala tedy dobré plavební vlastnosti a rychlost fregaty s palebnou silou a odolností řa-



dové lodě. Do roku 1797 stihli Američané spustit na vodu tři plavidla této třídy, USS CONSTITUTION, USS PRESIDENT a USS UNITED STATES s výtlakem 2 200 tun, tedy dvakrát tolik než u běžné fregaty. O rok později se USA zapletly do války s Francií a všechny tři těžké fregaty se při boji s francouzskými korzary v Karibiku a při eskortování amerických obchodních lodí přes Atlantik osvědčily. Okamžik skutečné zkoušky však nastal až za války proti Británii v roce 1812.

### USS CONSTITUTION proti HMS GUERRIERE, 19. srpna 1812

V červenci 1812 britská eskadra komodora Philipa Brokea se základnou v Halifaxu zahнала americkou fregatu CONSTITUTION do Bostonu a zahájila blokádu přístavu. Britům však záhy došly zásoby a nechali na místě pouze 38délou fregatu GUERRIERE, původně francouzskou loď, která se v roce 1806 s ostatními francouzskými loděmi zúčastnila nájezdu na britská a ruská velrybářská plavidla, ale byla přemožena britskou fregatou BLANCHE a zařazena do britského loďstva. Jednalo se o výbornou plachetnici, nicméně poněkud křehčí konstrukce, s výzbrojí 16 dvaatřicetiliberních karonád, 30 dlouhých osmáctiliberek a 2 stíhacích dvanáctiliberních kanonů.

CONSTITUTION vyplula z Bostonu 19. srpna, aby osamělé blokující britské lodi buď unikla,



Portrét kapitána Williama Bainbridge v bostonském muzeu USS CONSTITUTION

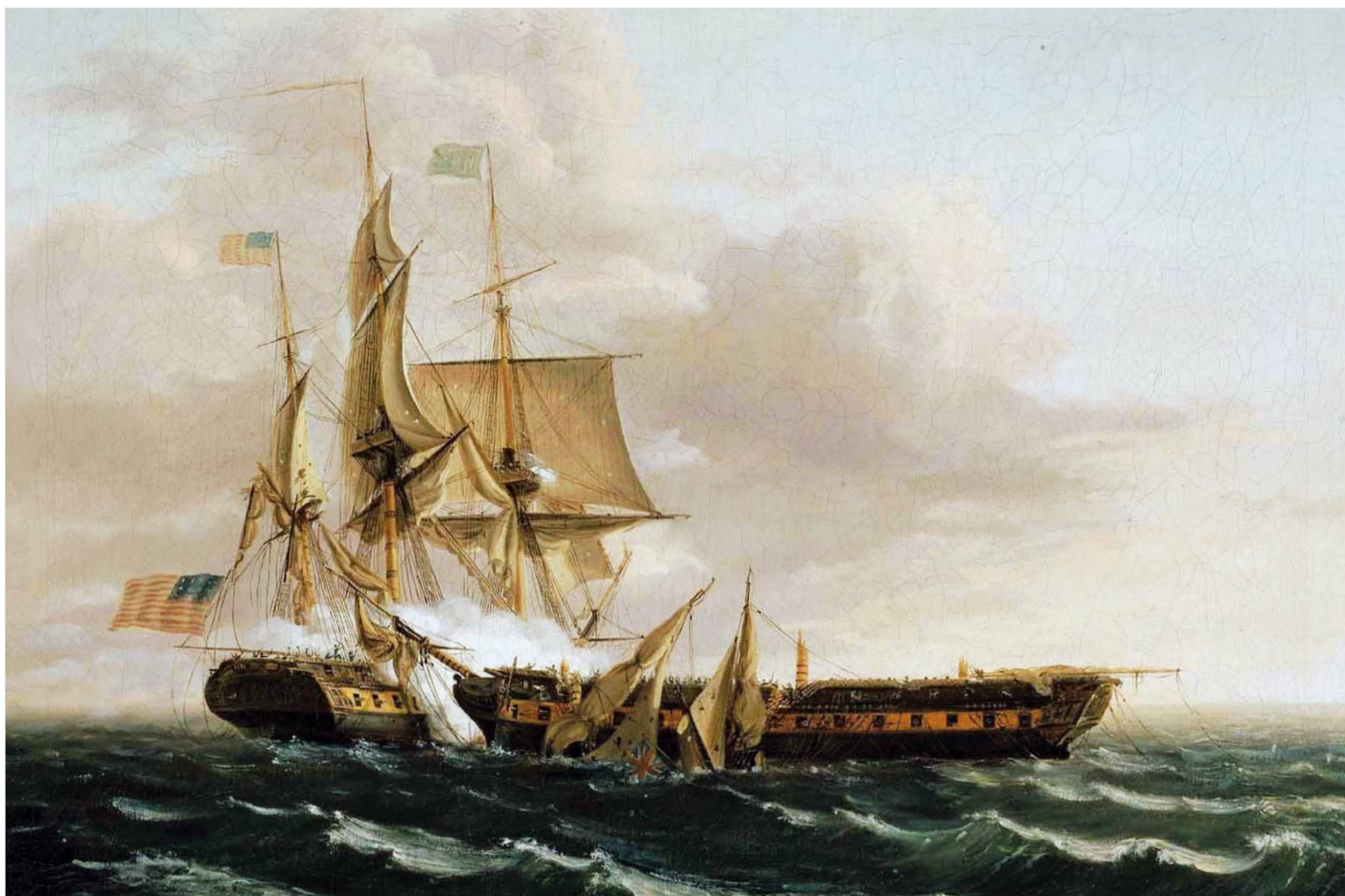


CONSTITUTION vypaluje další zničující salvu proti přidi GUERRIERE.

### Očitý svědek

Na palubě britské fregaty byl jako zajatec americký obchodní kapitán William Orne. Vylíčil, jak to na její palubě po boji vypadalo. „Asi kolem půl sedmé večer, poté co palba ustala, jsem šel na palubu a zde spatřil scénu, která se dá jenom těžko popsat. Všechny stěžně GUERRIERE byly ustřeleny a loď se bezvládně válela v moři jako špalek. Mnoho mužů z posádky se zabývalo tím, že házelo přes palubu mrtvoly. Paluby byly pokryté krví a vyhlížely jako jatka. Dělové táhlice nebyly utažené, některá děla byla zcela volná a přejížděla sem a tam. Někteří poddůstojníci a námořníci se po boji dostali k alkoholu a byli zcela opilí. A to, spolu s úpěním raněných, řevem a zmateným pobíháním napůl šílených mužů, kteří přežili, činilo z celé scény dokonalé peklo.





Nejznámějším vyobrazením souboje mezi CONSTITUTION a GUERRIERE je tato olejomalba Thomase Bircha, zachycující finále duelu.

nebo se s ní utkala. Obě lodě se spatřily dopoledne a CONSTITUTION se pustila do pronásledování. V 15:30 nechal kapitán GUERRIERE Richard Dacres zvrátit košovky, aby na troufalého Američana počkal.

Od roku 1810 velel na CONSTITUTION kapitán Isaac Hull, takže loď dobře znal. Před pátou hodinou odpolední s fregatou trochu odpadl, aby získal rychlost, a poté provedl obrat směrem

*Obludné třísky pršely všemi směry, některé až do výšky zadního stěžně, a dokonávaly dílo zkázy jako granátové střepiny*

k nepříteli. Jakmile se CONSTITUTION dostala na dostřel, Britové zahájili palbu plným bokem, Američané však mlčeli. Ze vzdálenosti 50 yardů inkasovala CONSTITUTION další boční salvu, zapotácěla se, krycí paluba byla roztržena a byli zabiti dva muži. Přesto Američané stále mlčeli. Teprve když se vzdálenost mezi protivníky zmenšila na 25 yardů, kapitán Hull vykřikl: „Ted, chlapci, nasypete to do nich!“

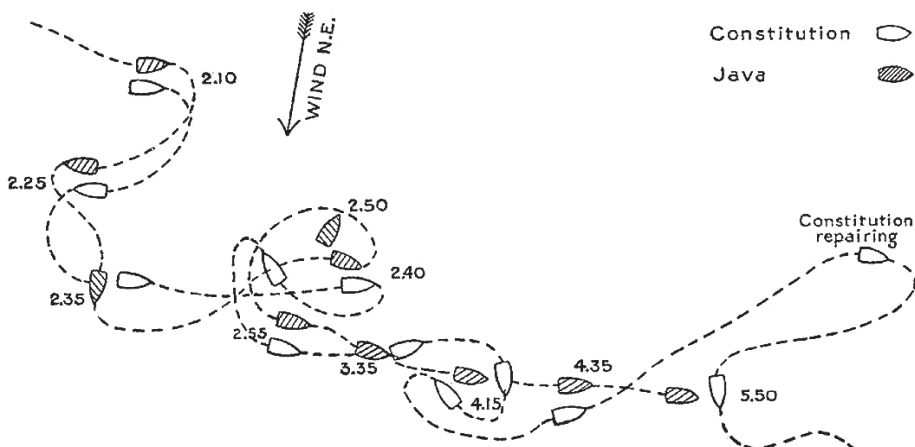


Diagram souboje mezi CONSTITUTION a JAVOU ukazuje, jak oba soupeři kolem sebe tančili jako při čtverylce.

Plná boční salva čtyřnadvacetiliberek, vypálená ze vzdálenosti 22 metrů, měla na GUERRIERE devastující efekt. Celý její bok se prakticky rozpadl. Obludné třísky pršely všemi směry, některé až do výšky zadního stěžně, a dokonávaly dílo zkázy jako granátové střepiny. Britská fregata zřetelně zavravorala pod přívalem kulí a jednotlivá děla na CONSTITUTION pokračovala v palbě tak rychle, jak jen je dělostřelci dokázali znovu nabíjet. Především čtyřnadvacetiliberní děla drtila britskou fregatu, její hlavní ráhno se utrhl ze závěsů a spadlo na palubu. Vzápětí se zřítil zadní stěžně a padl částečně přes palubu. Začal působit jako obří kormidlo a stočil příď bezmocné GUERRIERE proti větru. Po špatně provedeném obratu, když CONSTITUTION vlekla za sebou po-



trhané lanoví, se obě lodě dotkly. Britský kapitán vyskočil na pravobocní přídi na dvojité síťové zábradlí vyplněné stočenými hamaky a otočen obličejem ke svým mužům je pobízel obnaženým kordem k abordáži. Vzápětí ho zasáhla kulka z americké muškety a zhroutil se na palubu. Než mohly být podniknuty další pokusy o abordáž, lodě se odpojily, přičemž američtí dělostřelci pálili jednu zničující salvu za druhou. Následně se na GUERRIERE zřítil přední stěžeň a vzal s sebou i hlavní. Poté Hull odplul z dostřelu a posádka se dala do oprav lanoví. Když se vrátil, bezvládná GUERRIERE kapitulovala.

Jelikož GUERRIERE byla prostřílená skrz naskrz, nezbylo než ji nechat klesnout ke dnu a kapitán Hull vzal zbytek její posádky na palubu jako zajatce, včetně raněného kapitána Dacrese.

Je těžké najít v námořní historii tak jednostrannou porážku. Na GUERRIERE bylo zabito nebo zraněno 101 námořníků z posádky o 302 mužích, na palubě CONSTITUTION

padlo sedm mužů a dalších sedm bylo raněno z posádky 456 mužů. Kapitán Dacres se pak o americké péči o jeho raněné vyjádřil velmi uznale a stejně tak i o celkovém chování Američanů k zajatcům. S nimi se CONSTITUTION 30. srpna 1812 vítězně vrátila do Bostonu, Isaac Hull se okamžitě stal národním hrdinou a americká veřejnost šlela radostí nad nečekaným vítězstvím.

### „Starý železný boky“

Souboj mezi CONSTITUTION a GUERRIERE dal vzniknout přezdívce americké fregaty. Její boky se jevíly obsluhám děl tak neprůstřelné, že začali lodi s láskou říkat Old Ironsides, tedy „Starý železný boky“. Legenda o neprůstřelných bocích americké fregaty má racionální jádro v její konstrukci. Joshua Humphreys ji obdařil žebry, která by svou mohutností stačila i lodi o polovinu větší. Byla vyrobena z virginského dubu a rozmístěna tak hustě u sebe, že mezery mezi nimi čítaly jenom 38 mm. Prakticky to znamenalo, že trup lodi přímo vytvá-

Hej, strhněte cár její vlajky,  
již příliš dlouho vlála  
a mnohé oko k výšinám  
tam k sobě přivolala;  
Pod ní zuřival bitvy ryk  
a znělo hřmění děl;  
však dnes ten mořský povětroň  
naposled mraky zřel.

*(První sloka básně Old Ironsides  
v překladu Lucie Johnové)*

řela žebra a obšívka byla navíc. Celková tloušťka boků pak činila od 38 do 50 cm tvrdého dubu, takže fregata měla svého druhu pancíř, který dokázal vzdorovat 18liberním kulím z 20 děl této ráže, která GUERRIERE nesla, o 16 dvaatřicetiliberních karonádách s nízkou ústovou rychlostí ani nemluvě.

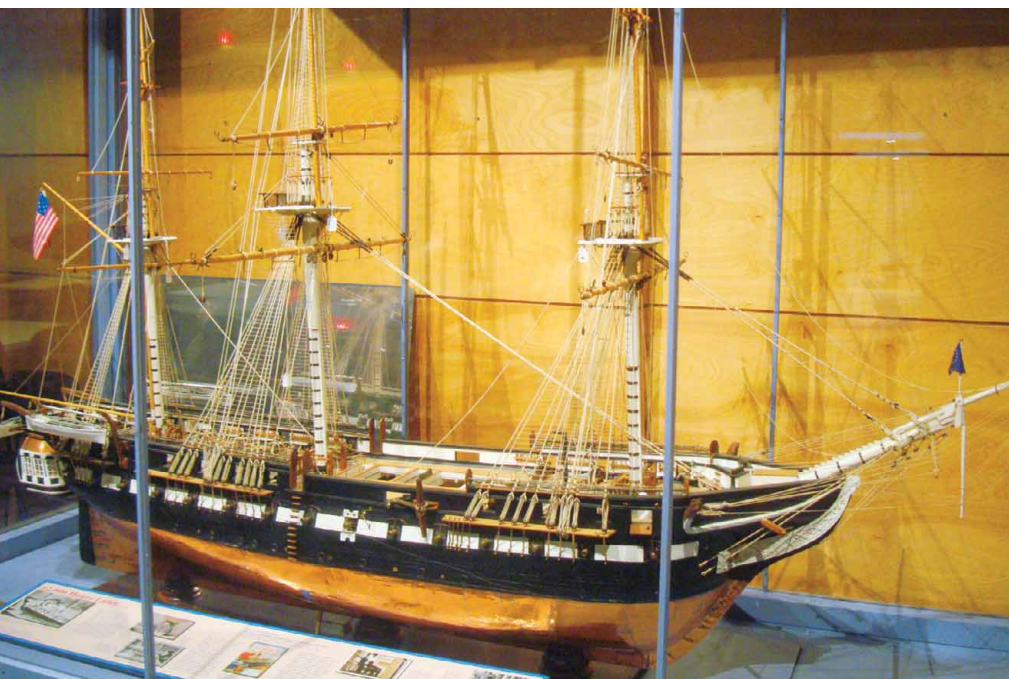
### USS CONSTITUTION proti HMS JAVA, 29. prosince 1812

Z osobních důvodů se 15. září 1812 kapitán Isaac Hull vzdal velení a jeho místo zaujal William Bainbridge. Zničení GUERRIERE spolu s úspěchy dalších amerických těžkých fregat vedlo ke změně americké námořní strategie, místo pasivní obrany pobřeží podnikaly nyní americké lodě výpady a nájezdy nejen do Atlantiku, ale dokonce do Tichomoří. V rámci této nové strategie pak dostal kapitán Bainbridge rozkaz provést v doprovodu brigy HORNET výpad do jižního Atlantiku a eventuálně operovat také v Indickém oceánu. Jeho první zastávkou byl brazilský přístav Bahia, u něhož ponechal brigu na stráž, a sám znovu vyplul. Ráno 29. prosince 1812 zpozoroval dvě plachty. Jedna z nich směřovala k němu a druhá k brazilskému pobřeží. Z plachty, která mířila k němu, se vyklubala britská fregata JAVA o 44 dělech, již velel kapitán Henry Lambert. Loď byla na cestě do Indie s novým bombajským guvernérem na palubě a stovkou námořníků přeložených z Portsmouthu do Indie. JAVA byla též kořistí na Francouzích, původně se jmenovala RENOMMÉE a patřila ke skvělé třídě Pallas. Loď v roce 1805 zkonstruoval slavný lodní architekt Jacques-Noël Sané s výzbrojí 28 osmnáctiliberek na dělové palubě a 12 osmiliberek na venkovní palubě. Fregaty třídy Pallas byly neobyčejně rychlé a JAVA tedy s posílenou posádkou znamenala mnohem tužší sousto než GUERRIERE.



V témže muzeu je též vystaven portrét kapitána Isaaca Hulla, velitele CONSTITUTION v souboji s britskou fregatou GUERRIERE.





V přilehlém muzeu je k vidění i tento model fregaty USS CONSTITUTION.

Vál velmi slabý vítr od severovýchodu a Bainbridge držel jihovýchodní kurz, aby nepříteli odřízl ústup do neutrálních vod. Lambert, který měl výhodu návětrné pozice a rychlejší lodě, se k němu spouštěl jako ohař na čerstvé stopě. Dvě hodiny po poledni plula obě plavidla pravobokem, a když se vzdálenost mezi nimi zmenšila na půl míle, začala si vyměňovat boční salvy.

Následoval manévrový boj, protivníci kolem sebe kroužili, jako by tančili čtverylku, když se Lambert pokoušel využít větší rychlosti a křížit kurz Američana, kdežto Bainbridge točil dovnitř oblouku, který JAVA opisovala. Pomalu se ale začala prosazovat větší váha boční salvy americké fregaty. Poměr hmotností bočních salv v librách byl 745 : 517 ve prospěch Američanů. Trup JAVY byl příliš delikátní, aby dokázal vzdorovat dešti 24liberních kulí, a vnitřek lodě se měnil v trosky. Rostl počet padlých a raněných a obzvláště postiženi byli kadeti. Bez jejich dohledu nad palbou přestávaly britské obsluhy děl dbát na pečlivost, opomínaly zmenšit po zahřátí děl prachové nálože a přestaly se starat o pravidelnou dodávku kartoší, takže palba JAVY byla stále nepravidelnější. V tomto okamžiku ale jeden šťastný zásah zničil na americké fregatě kormidelní kolo a utržený měděný svorník se kapitánu Bainbridgeovi zabodl do stehna. Současně byl zasažen mušketovou kuličkou do nohy. Zavrával, ale přesto stačil vydat rozkaz k upevnění nouzových kladkostrojů ke kormidelní páce, čímž se podařilo obnovit kontrolu nad lodí. JAVA šťastného zásahu využila k pokusu získat pozici, z níž by mohla protivníka postřelovat po délce. Na-

sadila k obratu proti větru, avšak její takeláž byla natolik poškozená, že za slabého větru zůstala proti němu stát. Nyní měla šanci CONSTITUTION a Bainbridge ji dokonale využil. Odpadl na JAVU a vypálil do její přídě dvě boční salvy s drtivým efektem. Britská fregata přišla o čelen a její čelní stěhovky, které při obrazech hrají rozhodující roli, volně visely do vody. Nicméně si zachovala tolik hybnosti, že roztříštěný konec jejího čelenu utkvěl v lanoví CONSTITUTION. Britové se pokusili o abor-dáž s kapitánem Lambertem v čele, ten však byl zasažen do hrudi americkým odstřelovačem. Když padl na palubu, zřít se současně přední stěžeň JAVY. Ve čtyři odpoledne se skácel zadní stěžeň

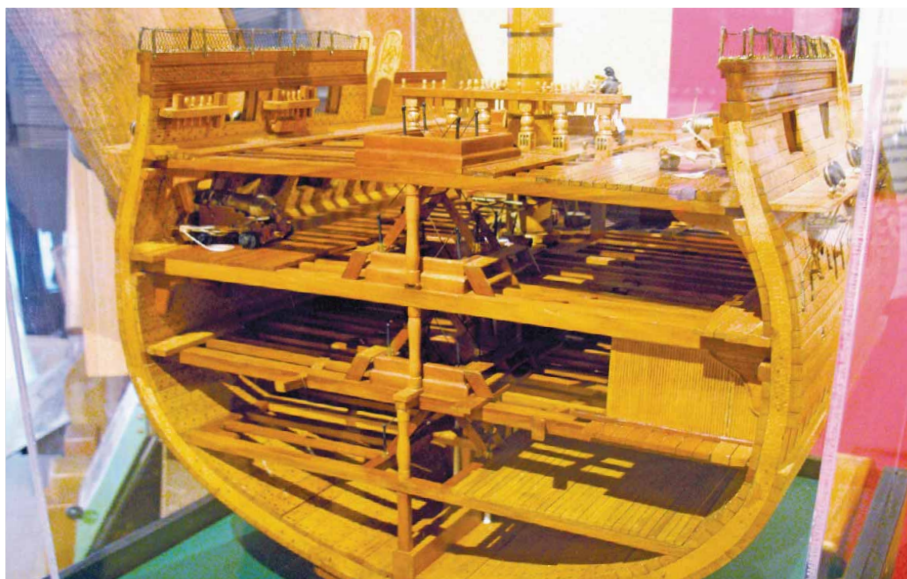
a zbytky plachet a lan, jež visely přes střílny, vzplály od výšlehů. Nato se CONSTITUTION od hořícího vraku vzdálila a její posádka se dala do provizorních oprav. Kolem půl šesté se vrátila na bojiště a Britové spustili vlnu.

JAVA byla natolik poškozená, že se nedala zachránit a Bainbridge musel vzít na palubu 360 zajatců, které vylodil v Bahii. Celkem zahynulo na palubě JAVY 22 mužů a 102 utrpělo zranění, na něž dva muži zemřeli. Jedním z nich byl statečný kapitán Lambert. CONSTITUTION měla 14 zabitých a 44 raněných a byla natolik poškozená, že Bainbridge zamířil zpět do Bostonu. Přistání jeho fregaty přihlížely 27. února 1813 davy nadšených Bostonanů.

## Národní relikvie

Obě vítězství fregaty CONSTITUTION vešla do mytologie amerického námořnictva a stala se významnou součástí americké historie. Když se v roce 1830 rozšířila fáma, že má být CONSTITUTION rozebrána na palivové dříví, zveřejnil americký básník Oliver Wendell Holmes na obranu staré fregaty ódu Old Ironsides, což vyvolalo takový ohlas veřejnosti, že naopak vzniklo hnutí za uchování lodě jako národní památky. Poté se CONSTITUTION stala přímo národní relikvií, v Bostonu slouží k její údržbě historický suchý dok, takže je stále plavbyschopná a figuruje na bojovém seznamu amerického námořnictva na prvním místě, před všemi letadlovými loděmi a jadernými ponorkami.

**Text a foto František Novotný  
Ilustrace archiv**



Model příčné sekce trupu ukazuje vnitřní konstrukci, opravňující její přezdívku Old Ironsides.



# Hvězdná obloha

## Nad hvězdami a knihami s Rudou Krautschneiderem

**T**isíce hodin jsem na moři u kormidla plachetnice pozoroval noční oblohu. Vnímál jsem hvězdy jako cizotu. Studený a lhostejný kosmos. Neuchopitelný svou silou, která jednou zničí náš svět. Nevěřím, že tam někde žijí myslící, a hlavně cítící bytosti. Víím, že ať bych si myslel a dělal cokoliv, nemá to z hlediska kosmu žádný význam. Abych mohl ten hvězdný svět nějak snášet, vymýšlel jsem si různé obrazy. Protínal jsem hvězdné body křivkami a přímkami. Moje fantazie si mohla kreslit cokoliv. Třeba mé blízké, kamarády z dětství nebo krasavice běžící oblohou přímo k mé lodi. Raději jsem jejich počet snížil. Kreslil jsem také svoji fenku Alfú. To obří hvězdné filmové plátno se táhlo až po horizont. V dávných časech si lidé vytvořili na nebi zvěrokruh. Moje hvězdné představy nejsou ničím výjimečným.

Pro mě byly hvězdy důležité hlavně jako navigační body. Biblí pro astronavigátory je The Nautical Almanac nebo třeba Altitude Correction Tables for 10° to 90° – Sun, Stars, Planets. Navigovat podle hvězd se zdá nemožné, protože se mezi sebou mísí a prolínají. Mění svoji pozici vůči pozorovateli. Když ulovíte sextantem vybranou hvězdu

a změříte její úhel s horizontem v daném čase, pak právě na tuto sekundu celá obloha hvězd strne jako bez pohybu. Astronomové pro nás vybrali hvězdy, které udržují stejnou úhlovou vzdálenost vůči bodu v souhvězdí Aries, tedy Berana. To umožňuje přesný výpočet pozice. Nejvhodnější čas pro astronavigaci je brzy po setmění anebo těsně před rozbřeskem. Jsou totiž vidět hvězdy i horizont.

Ale pozor. Nejprostší navigace je podle naší hvězdy Slunce. Zvláště v poledne, kdy je slunce na vrchlíku. Výpočet šířky je přesný. Délka se dá vypočítat podle porovnání místního poledníku s poledníkem v Greenwichi. Délka má ovšem chybu plus minus 30 minut. To na pozici v oceánu stačí. Pro orientaci kdekoli na světě nám dobře poslouží na severní polokouli Polárka. Je to první hvězda oje Malého vozu. Až na dva stupně, což se dá většinou zanedbat, ukazuje k severu.

Na jižní polokouli je to Malý Magellanův oblak. Ukazuje jih. Hledání Jižního kříže může být totiž složité. Je s tím kříž, protože podobných souhvězdí je na jižní polokouli více.



Šance? Kartografický ústav v Praze vydal v roce 1971 autoatlas ČSSR 1 : 400 000 nákladem 120 000 výtisků. V roce 1985 šlo již o osmnácté vydání. Cena byla tehdy 29 Kčs. Myslím na ty staré časy. Tehdy jsem byl mladý. Světu, ve kterém jsme tehdy žili, hodně chybělo k dokonalosti. Tenkrát jsem nevěděl, že dokonalý svět je jenom v lidské fantazii. Všichni měli na rízky a pivo. Bylo možné plodit děti a levně si postavit domeček. Kdybych se zařadil, mohl jsem vydávat svoje knihy ve velkých nákladech. Nechtěli po mně, aby moje kniha byla červená. Stačilo by, aby byla růžová. Škrtněte termín Rusáci a napište Sověti. Kdyby ten šéfredaktor neřekl, že to tak dělají všichni, nějak bychom se dohodli. Ale já nejsem všichni. Odmitl jsem. Po listopadu 1989 jsem si knihy vydával sám. Všechny ty Rusáky jsem z textu vyškrtal. Proč? Teď to tam budou mít všichni. Šéfredaktor byl zklamán. Opět jsem se nezařadil. V květnu 1990 vyšla moje první kniha Lidé a oceán. Chtěl jsem, aby byla levná. Stála na pultě 37 korun. Jeden podnikatel je všechny vykoupil a prodával je za 80 korun. Pochopil jsem, že žijeme v kapitalismu. Od té doby jsem vydal 19 knih. V jakém nákladu? Upřímně, sám to nevím. Psát knihy mi dělá radost. Psal bych je, i kdyby mě za to mlátili holí.



MOJE HVĚZDNÉ PŘEDSTAVY NEJSOU  
NIČÍM VÝJIMEČNÝM.

Text a ilustrace Rudolf Krautschneider





KLENOTNICTVÍ FR. HANÁK OSLAVILO 120 LET SVÉ EXISTENCE

### Na večírek dorazily tři generace rodu

*Jsou značky, které zazáří a zmizí dřív, než se jejich jméno stihne zapsat do paměti. A pak jsou ty, které rostou s časem, jako je právě rodinné klenotnictví Fr. Hanák z Brna, jehož příběh se píše už 120 let. Za úspěchem stojí neochvějná preciznost, úcta k detailu a řemeslná poctivost, jež přetrvává napříč generacemi. Jubilejní večer se stal oslavou kontinuity i nové energie páté generace, která dává tradici nový rytmus, aniž by ztratila její hodnoty.*

**H**odinářské řemeslo v hlavní moravské metropoli je úzce spjato s rodinným klenotnictvím Fr. Hanák, a to už od dob Rakousko-Uherska. Jeho historie totiž sahá do roku 1905. Letos si tedy společnost připomněla 120. výročí své existence, a to rovnou formou velkolepé oslavy v srdci Brna.

Celým společenským večerem provázel herec Antonín Kala, jehož nadhled a humor doplnily noblesní atmosféru podtrženou expozicí tikajících klenotů. Po úvodním slovu a představení všech generací rodiny Hanáků zakrojil zakladatel moderní éry firmy, pan František







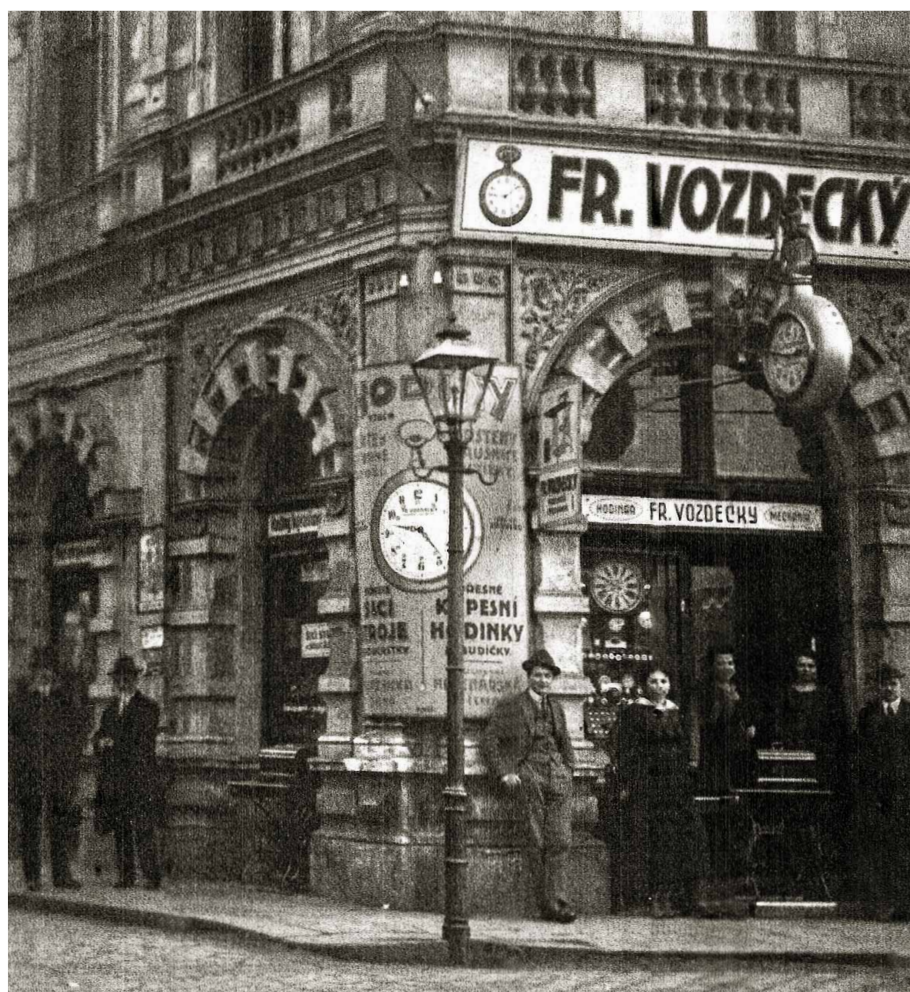
Hanák, výroční dort. Symbol cesty, která začala v roce 1905 malou dílnou jeho dědečka, Františka Vozdeckého, na brněnském Dornychu. Mimochodem, během 120 let se vedení společnosti vystříдалo hned pět

generací, přičemž se zástupci tří z nich se bylo možné na večírku potkat. Po boku Františka Hanáka nechyběla samozřejmě jeho žena, vynikající hodinářka, Olga Hanáková, ale také synové Jiří a Dalibor. V roli hostitele figuroval

i Jan Hanák, zástupce páté generace, z níž se jako jediný angažuje v rodinném podnikání.

V dolním patře hosty vítal catering, horní patro patřilo tichému obdivu k řemeslu, tedy výstavě současných modelů ikonických značek IWC Schaffhausen, Omega, Breitling, TAG Heuer, Frederique Constant či Zenith. Hostům se nabízela také možnost obdivovat práci hodinářů přímo pod jejich rukama, a tak bylo umožněno nahlédnout do nitra strojů moderních i historických. Stejně tak byla představena i expozice historických kousků z rodinného archivu. Ohlédnutí za minulostí nebylo nostalgické, ale hrdé stejně jako rodinná značka Fr. Hanák, která dnes propojuje svou tradici s moderním pojetím horologie a klenotů.

Kdo by neznal firmu Fr. Hanák, dovolte krátké představení. Přimo v srdci Brna, na ulicích Rašínova a Masarykova, najdete dva multibrandové butiky nabízející nejširší sortiment hodinek na jižní Moravě. Prodejna na Rašínově je domovem ikonických značek jako IWC Schaffhausen, Omega, Breitling, TAG Heuer či Zenith. Samozřejmě je zde posezení v soukromí pro váš pohodlný výběr. Prodejna na Masarykově 8 prošla letos významnou proměnou, která trvala 12 měsíců. Rozšířené prostory nyní umožňují prezentaci jedenácti značek, mezi nimiž nechybí Frederique Constant, Rado, Hamilton, Tissot, Maurice Lacroix, Norqain, Oris či Seiko. Na obou adresách najdete také široký výběr šperků, například od značek Cammilli nebo Yana Nesper.



**Text Jan Lidmaňský**  
**Foto archiv Fr. Hanák**



TRANSAT CAFÉ L'OR

# Úspěch v závodu přes Atlantik



Ve druhé etapě ve třídě Class 40 zvítězila loď SEAFRIGO – SOGESTRAN, se skippery Guillaume Pirouellem a Cédricem Chateau.



*Český jachtař Milan Kolář se společně s Francouzem Pierrem Brasseurem umístil v závodě Transat Café L'Or. Povedlo se jim to navzdory potížím s autopilotem a zničenému spinakru. Regata byla plná zvrátů.*

**Z**ávody Transat Café L'Or mají zhruba sledovat trasu kliprů, které přepravovaly kávové boby mezi Karibikem a pevninskou Francií. Společnost L'Or, která závod oficiálně sponzoruje, vyrábí právě kávu. Regata se koná už od roku 1993. Donedávna se jmenovala podle jiného výrobce stejného nápoje, firmy Jacques Vabre. Jede se jednou za dva roky. V prvním ročníku závodili samotáři. Poslední byl vypsán pro celkem čtyři dvouposádkové třídy. Všechny startovaly ve francouzském Le Havru a končily ve Fort-de-France na Martiniku.

Každá třída však absolvovala trasu odlišné délky. Jednotlivé závodní flotily měly minout pravobokem waypointy na různých ostrovech a Atlantiku. Čím rychlejší daná třída byla, tím víc na jih se závodníci museli cestou do Karibiku odchýlit od přímého kurzu. Upluli tak delší vzdálenost. Konkrétně trimarany Ultim to braly kolem souostroví Svatý Petr a Pavel. Jejich zá-

kladní trasa měla zhruba 6 200 námořních mil. Menší trimarany Ocean Fifty pluly jižně od Kapverdu. Jejich závod měřil okolo 4 600 mil.

Jednotrupé speciály IMOCA měly pravobokem Kapverdy. Celkově pluly okolo 4 350 mil. Nejmenší třída jednotrupých plachetnic Class40 měla proplout jižně od Azor, tedy zhruba přímo. Její trasa měřila okolo 3 750 mil.

### Jih proti severu

Ve třídě Ultim startovaly jen čtyři lodě, v Ocean Fifty deset a IMOC startovalo devatenáct. Třída Class40 byla se 42 posádkami bezkonkurenčně nejpočetnější. V prvních třech kategoriích počítali organizátoři závodu s délkou plavby okolo deseti až čtrnácti dnů. U pomalejší Class40 byl oficiální odhad dvanáct až šestnáct. Právě na jedné z těchto lodí vyrazili Milan Kolářek a Pierre Brasseur. Plula pod jménem INLAND ROOTS OCEAN SOUL.

První startovní výstřel se rozlehl nad oceánem 26. října. Jednotlivé třídy se vydávaly přes Atlantik s dvacetiminutovým odstupem. Hned na začátku musela závodní komise řešit nečekané potíže.

Krátce po startu se v Biskajském zálivu prudce zhoršilo počasí. Rychlejší lodě nečasu unikly. Flotile Class40 ale hrozilo, že vpluje přímo do něj. Rozhodčí se proto rozhodli jejich zápolení přerušit. Nasměrovali je do španělské La Coruñe. Po krátké pauze pak přišel druhý start. Z nonstop regaty se stala dvojrozměrná.

Závod Class40 měl zajímavý strategický aspekt. Posádky si musely vybrat, jestli to vezmou pod Azorami víceméně rovně, nebo zamíří na jih. Jižní trasa byla delší. Dal se na ní však využít stabilní pasát. Na severní trase hrozilo horší počasí.

Foto © Bernard Gergaud / TCO25



Lod' třídy Class 40 INLAND ROOTS OCEAN SOUL se skippery Milanem Kolářkem a Pierrem Brasseurem připlouvá na desátém místě v druhé etapě do přístavu Fort-de-France na Martiniku.





Foto © Jean-Louis Carli / Alea

IMOCA 60 posádky Szabolcs Weöres a Bérénice Charrez

## Spinakr ve vodě

Vybralo si ji proto výrazně méně posádek – zhruba osm lodí. Byli mezi nimi často závodníci považovaní za favority. Příklad je třeba dvojice Francouzů Corentina Dougueta a Axela Tréhina na lodi SNSM FAITES UN DON! nebo jejich krajané Fabien Delahaye a Pierre Leboucher na lodi LEGALLAIS. Kolá-

ček a Brasseur se rozhodli pro jižní křídlo, stejně jako drtivá většina závodního pole.

Podmínky na severu se opravdu ukázaly jako poměrně tvrdé. V jednom okamžiku se rozfoukalo přes čtyřicet uzlů. Na jihu vítr zpočátku spíše lehal. Severní křídlo tak získalo značný náskok. Ačkoliv i na jihu se po čase rozfoukalo

na 35+, zdálo se, že menší skupina lodí by mohla dorazit na Martinik dřív.

Koláčka a Brasseura trápily problémy s autopi-lotem. Po setkání se silným větrem se přidal i nedostatek suchého oblečení. Zhruba čtr-náctý den závodu se jim na špičce stěžně uvol-nil asymetrický spinakr. Plachta skončila ve vodě. Než ji vylovili, ztratili několik míst. Mu-seli ji navíc rozříznout, takže o ni na zbytek re-gaty přišli. Pokračovali s jiným genakrem, který se pro daný kurz hodil trochu méně.

## Těsný závěr

Následkem toho všeho se propadli dokonce až na sedmáctou příčku. Okolo šestnáctého dne závodu se však začala situace jižního křídla zlepšovat. Severní skupina lodí totiž najela do kapsy bezvětří. Jižní ji postupně dotáhla. Ve třídě Class40 tak nakonec zvítězili Guil-laume Pirouelle a Cedric Chateau na lodi SEAF-RIGO – SOGESTRAN s celkovým časem něco přes devatenáct dnů. (Přesné časy vybraných týmů najdete v tabulce.) Vzali to jihem.

Jen o 29 minut a jednu sekundu po nich pro-jela cílem loď SNSM FAITES UN DON! Coren-tina Dougueta a Axela Tréhina ze severní skupiny. Po započítání první etapy dokonce ztrácela na vítěze jen poněkud infarktových



Foto © Jean-Marie Liot / Alea

Vítězný trimaran kategorie Ocean Fifty VIABILIS Océans, posádka Baptiste Hulin and Thomas Rouxel, Fort-de-France, Martinik



sedm minut a 21 sekund. Na vítězství tak zřejmě nakonec měla šanci obě křídla.

INLAND ROOTS OCEAN SOUL Milana Kolářka a Pierra Brasseur skončila nakonec na velice slušném osmém místě s celkovým časem dvacet dnů a zhruba jedna hodina.

Lodě ostatních tříd už v době, kdy proplouvalo čelo divize Class40 cílovou čarou, vesměs stály na Martiniku. Ve třídě Ultim zvítězila jachta SVR – LAZARTIGUE. Svou trasu zvládla za zhruba deset a půl dne.

První IMOCA jménem CHARAL byla v cíli za necelých dvanáct dnů. Jen několik hodin po ní dorazila vítězná loď třídy Ocean Fifty, VIABILIS OCÉANS. Regata Class40 byla však kvůli rozdělení startovního pole na dvě skupiny z hlediska sledování na dálku nejzajímavější. O českém želízku v ohni ani nemluvě. Kompletní informace včetně trasování najdete na webu.

[www.transatcafelor.org](http://www.transatcafelor.org)  
Text Radek John



Pierre Brasseur a Milan Kolářek krátce po dojezdu Transat Café L'Or 2025 ve Fort-de-France na Martiniku

Foto © Jean-Louis Carli / Alea



Trimarany SODEBO Ultim 3 a ACTUAL Ultim 4 na startu ve francouzském Le Havru

Foto © Jean-Marie Liot / Alea

#### VÝSLEDKY:

| Třída          | Jméno                   | Posádka                              | Čas                    | Ideální trasa Nm |
|----------------|-------------------------|--------------------------------------|------------------------|------------------|
| 1. Ultim       | SVR – LAZARTIGUE        | Tom Laperche a Franck Cammas         | 10 d, 13 h, 03 m, 58 s | 6 200            |
| 1. Ocean Fifty | VIABILIS OCÉANS         | Baptiste Hulin a Thomas Rouxel       | 12 d, 05 h, 24 m, 30 s | 4 600            |
| 1. IMOCA       | CHARAL                  | Jérémie Beyou a Morgan Lagravière    | 11 d, 19 h, 45 m, 18 s | 4 350            |
| 1. Class40     | SEAFRIGO – SOGESTRAN    | Guillaume Pirouelle a Cédric Chateau | 16 d, 07 h, 57 m, 43 s | 3 750            |
| 8. Class40     | INLAND ROOTS OCEAN SOUL | Milan Kolářek a Pierre Brasseur      | 17 d, 04 h, 22 m, 44 s | 3 750            |





## ČESKÁ NÁMOŘNÍ RALLYE

# Ve znamení spadlého stěžně

*Na 29. Českou námořní rallye se bude vzpomínat především kvůli spadlému stěžni jachty MULTIKLIMA. Pikantní bylo, že k nehodě došlo v okamžiku, kdy loď stála vyvážaná v marině Žut.*



**L**etos poprvé byla pořadatelem vybrána nová flotila atraktivních jachet First 36. Výborná volba, rychlé moderní jachty, které snadno přecházejí do skluzu. Všichni měli velká očekávání. Nakonec z toho bylo rozčarování. Pojďme ale od začátku.

Mistrovství republiky one design se letos jelo na deseti nových Firstech. V kategorii Elan E4 nastoupilo jedenáct týmů.

### Nedělní tornáda

Prvním závodním dnem byla neděle. Přecházela jí razantní studená fronta, před frontou silné jуго, nad mořem se dokonce přehnal



Ke zřícení stěžně došlo v marině a naštěstí se nikomu nic nestalo.



několik pijavic, jak jsou v domorodém jazyce označovány vodní smršťe, známější jako tornáda. A tak se nezávodilo.

### Krásný jachtařský den na vodě

V pondělí se vyjasnilo a podmínky byly jachtařsky ideální. Podařilo se odjet tři rozjíždky a Firsty chvílemi letěly i 14 uzlů. Posádky měly úsměvy na tvářích a stále velká očekávání.

Nejlépe se vedlo brněnskému týmu HYVECO, který zajel 2, 1, 3. Druhý po pondělku byl NEWTON YC a třetí RODOP. Ten se pomaleji rozjížděl, ale v poslední rozjíždce dne to vypadalo na nalezení ztracené formy a příslib do budoucna.



Vítězný tým HYVECO – třída First 36

Foto Pavel Nesvadba

*Privolaný technik charterové společnosti zatáhl za lano, praskl přední stěh a stěžeň spadl na molo.*

### Pád stěžeň

Žádná budoucnost už ale nebyla. U mola v marině spadl stěžeň na jachtě MULTIKLIMA. Na lodi šel špatně rolfo. Privolaný technik charterové společnosti zatáhl za lano, načež praskl přední stěh a stěžeň se zřítil na molo. Naštěstí jen na molo, a ne nikomu na hlavu. Na vině byl načatý přední stěh.

### Předčasný konec

Druhý den byla flotila First svolána na kontrolu do Biogradu, kde se ve středu dopoledne do práce pustili odborníci z firmy Sajla. Výsledek odhalil podobné závady i na dalších předních stěžích. Bylo zakázáno s loděmi pokračovat v závodě. Konec pro celou třídu First 36 – těžké, ale vzhledem k bezpečnosti jediné možné rozhodnutí.



PAVOUK TÝM na lodi RIM – vítěz ve třídě Elan E4

Foto Pavel Najvar





Foto Pavel Nesvadba

MULTIKLIMA a jejich nepříliš vydařený „APRIL“

Mistrovství republiky one design skončilo po jediném odjetém dni, po třech rozjížděcích. Do dnešního dne nebyl šéf závodu Tomáš Stejskal informován o detailních výsledcích kontroly a o zamýšlených opravách. Přitom za rok se pojede rallye znovu.

## Elan E4

Třída Elan E4 závodila celý týden, až na okolnostmi vynucenou změnu trasy, bez omezení. I když ani tady nebyla nouze o vzrušení. Ve třetí rozjížděci, která byla navigační, se srazily týmy PAVOUK a VALMAX. Srážka to byla tak prudká, že VALMAX utrpěl v trupu otvor velikosti menší lukny. PAVOUK měl vítr zprava...

V první polovině závodu si výborně vedl slovenský ženský tým (bereme-li Matyáše Mačáta za ženu) WHY KNOT LADIES? Zuzany Králikové. Koncem týdne se mu už tolik nedařilo a propadl se na třetí místo.

PAVOUK TÝM Jana Štrunce předvedl konzistentní výkony a zvítězil. Druhé místo obsadil slovenský M2 YACHTING Michala Andela. Na čtvrtém místě skončil (jediný) čistě ženský tým OMNIPLAST LADIES Svatavy Jakešové.

Již nyní se pracuje na přípravách jubilejního 30. ročníku České námořní rallye, která se pojede ve dnech 3.–10. 10. 2026. Do té

doby by měly být jinak vynikající Firsty 36 opravené a hlavně vyzkoušené.

[www.ceskanamornirallye.cz](http://www.ceskanamornirallye.cz)

**Text Daniel Vodička**

**Foto Pavel Nesvadba a Pavel Najvar**

## VÝSLEDKY:

### First 36

|              |                 |        |
|--------------|-----------------|--------|
| 1. HYVECO    | Martin Pospíšil | 6 bodů |
| 2. NEWTON YC | Jiří Koleňák    | 8 bodů |
| 3. RODOP     | Martin Kulík    | 8 bodů |

### Elan E4

|                     |                  |         |
|---------------------|------------------|---------|
| 1. PAVOUK TÝM       | Jan Štrunc       | 11 bodů |
| 2. M2 YACHTING      | Michal Anđel     | 16 bodů |
| 3. WHY KNOT LADIES? | Zuzana Králiková | 20 bodů |

inzerce

**TPS CENTRUM**  
MISTROVSTVÍ ČR ONE-DESIGN  
4.-11. 10. 2025 • CHORVATSKO

**PODĚKOVÁNÍ PARTNERŮM**




**PALAGRUŽA CUP 2025**

## Vítězem se stala posádka Martina Zvěřiny

*Ve druhé polovině října se uskutečnil tradiční námořní závod Palagruža Cup 2025. Po dvou náročných etapách, které zavedly flotilu třinácti lodí Bavaria 46 od Murteru přes Palagružu až k Lastovu a zpět, se vítězem stala posádka kapitána Martina Zvěřiny. Druhé místo obsadila posádka Honzy Pokorného, třetí skončil tým Zdeňka Erban.*

**P**rvní etapa, která startovala mezi ostrovy Prišnjak a Visovac, dovedla flotilu kolem ostrova Vis k Palagruže a do cíle v zátoce Skrivena Luka na Lastovu. Za slabého mistralu a později nastupujícího juga ji nejrychleji zvládla za necelých 36 hodin loď kapitána Honzy Pokorného, následovaná posádkami Vlasty Faktora a Ivanky Satkové.

Druhá etapa startovala u majáku Struga na Lastovu a směřovala zpět na Murter. Po celou dobu se plulo s genakry, jugo postupně zesilovalo. O vítězství rozhodoval až dramatický sou-



Krátce po startu druhé etapy u majáku Struga na ostrově Lastovo.



Téměř celou druhou etapu se plulo s genakry.

boj těsně před cílem, z něhož nakonec vyšla vítězná posádka Martina Zvěřiny před Zdeňkem Erbanem a Pavlem Bělehradem.

Slavnostní vyhlášení proběhlo v marině Hramina. Poděkování patří partnerům závodu, mezi které patřil Únětický pivovar, Zhik, Expres Menu, Lanex Yachting, Lodní noviny, SeeSea, IFP Publishing a také časopis Yacht.

Palagruža Cup 2025 tak uzavřel další úspěšný ročník a potvrdil svou pověst jedné z nejnáročnějších a zároveň nejkrásnějších jachtařských soutěží na Jadranu.

[www.palagruza.cz](http://www.palagruza.cz)



## Galavečer českého jachtingu Jachtařem roku se stal Milan Kolářek



Nejllepším týmem roku byl oceněn Hebe Sailing Team z Českého Yacht Klubu v čele s kapitánem Zdeňkem Jakoubkem.

Galavečer českého jachtingu se letos poprvé konal ve velkém společenském formátu v prostorách Národního domu na Vinohradech a oslavil výkony českých jachtařů napříč nejružnějšími kategoriemi.

Večer zahájilo předávání ocenění v juniorských kategoriích a mezi týmy. Juniorem roku se stal Jiří Tomeš, který v letošní sezoně získal titul vicemistra Evropy. Juniorkou roku byla vyhlášena Beáta Dokoupilová, jejíž šesté místo na mistrovství světa ILCA 4 v Los Angeles potvrzuje její výjimečný talent.

Nejllepším týmem roku byl oceněn Hebe Sailing Team z Českého Yacht Klubu v čele s kapitánem Zdeňkem Jakoubkem, který pravidelně sbírá pódiová umístění v prestižní třídě ORC.

V kategorii Kiter roku zvítězil Vojtěch Koška, v kategorii Kiterka roku Dominika Braunová a v kategorii Skokan roku Tomáš Jaroš.

Trenérem roku se stal Lukáš Dlouhý, hlavní trenér třídy RS Feva v YC CERE, který se dlouhodobě věnuje výchově mladých talentů. Akcí roku bylo vyhlášeno Mistrovství České republiky mládeže na Nechranicích pod vedením Jiřího Himmela, které

v srpnu přilákalo na Nechranicovou přehradu 268 závodníků z pěti zemí.

V kategorii Ženy roku jednoznačně dominovala posádka Zosia Burska a Sára Tkadlecová, která letos zaznamenala mimo jiné jedenácté místo na světovém poháru.

Absolutním vítězem ankety Jachtař roku 2025 se stal Milan Kolářek, který zároveň ovládl kategorii mužů. O jeho úspěšném startu v pres-

tižním závodech přes Atlantik Transat Café L'Or ve třídě Class 40 píšeme na straně 96.

Galavečer českého jachtingu se letos uskutečnil ve spolupráci se společností YFA, která se dlouhodobě věnuje pořádání regat a je průkopníkem event managementu ve spojení s jachtingem.

[www.sailing.cz](http://www.sailing.cz)

Foto STUDIO PAYA,

Pavlaína Marečková Soukupová



V kategorii Ženy roku jednoznačně dominovala posádka Sára Tkadlecová a Zosia Burska.





NOVINKA

16.–21. KVĚTNA, MARINA KAŠTELA

## Raiffeisen Trophy Islands 2026

*Za novou regatou v Chorvatsku, která se pojede na lodích First 45 s genakrem, stojí zkušený tým YFA Pavla Winklera a Jany Bezuškové. Ten pořádá mimo jiné IT regatu a další akce. Pavla a Jany jsme se zeptali na tuto novinku, kterou je Raiffeisen Trophy ISLANDS 2026.*

*Co vás vedlo k rozhodnutí uspořádat v roce 2026 tuto regatu?*

Po úspěšném premiérovém ročníku přichází pokračování, na které se čekalo – Raiffeisen Trophy ISLANDS 2026. Druhý ročník navazuje na tradici sportovní kvality Raiffaisen Trophy Inshore, ale přináší i to, co určitá skupina jachtařů miluje nejvíce – delší navigační etapy, plavbu mezi ostrovy a každý den pobyt na jiném místě. Regata proběhne od 16. do 21. května 2026. Výchozím bodem bude Marina Kaštela a pojede se na deseti lodích First 45 s genakrem, které jsou v ideálním případě určené pro osm, maximálně pro deset osob.

*Pro koho je tento formát závodu určen?*

Tato regata je ideální pro týmy, které milují regaty nejen kvůli závodění, ale i kvůli jachtingu a jízdě samotné. Každý den jiný ostrov, jiné podmínky, nová výzva – a to v příjemné atmosféře malé flotily, ale s vysokou organizační úrovní, jak je u pořadatele YFA standardem.

*Co čeká posádky na trati?*

Denně se počítá ideálně s jednou navigační etapou s délkou 20–25 námořních mil, při

méně příznivém počasí kombinovanou s okruhovými rozjíždkami, flexibilita a sportovní kvalita jsou zde klíčové.



*Jaká je cena startovního a co všechno zahrnuje?*

Cena startovního je 184 000 Kč za loď a zahrnuje organizační a startovní poplatek, pronájem plachetnice, veškeré poplatky za kotvení a další poplatky, tranzit log, ubytování na lodích vstup na zahajovací party, fotografie z akce a každý dostane funkční tričko Gill s dlouhým rukávem. K dispozici bude denní občerstvení na mole, jako je káva, pivo nebo prosecco. Cena nezahrnuje turistické taxy a pojištění kauce.

Raiffeisen Trophy ISLANDS je součástí dvoutýdenního jachtařského eventů Raiffeisen Trophy. Je to akce, na kterou se nezapomíná.

*Kde se můžou zájemci registrovat?*

Kontakt najdete na [www.rbtrophy.cz](http://www.rbtrophy.cz) nebo se můžete obrátit přímo na nás.

**Pavel Winkler – manažer regaty,**  
[p.winkler@yfa.cz](mailto:p.winkler@yfa.cz)

**Jana Bezušková – komunikace s týmy,**  
[j.bezuskova@yfa.cz](mailto:j.bezuskova@yfa.cz)



## Rozhovor s parajachtařkou Michalou Švejdvou z YC CERE Srážka s tramvají s sebou přinesla dávku positivity



Míša začínala na plachetnici v mezinárodní lodní třídě 2.4mR.

Parajachtařka Michala Švejdová utrpěla před deseti lety poranění mozku v důsledku srážky s tramvají. Paradoxně byla tato událost novým začátkem. „Nové informace jsou pro mě těžké na zapamatování, ale na vodě už funguju tak nějak přirozeně. Tramvaj mě srazila v mých 25 letech a musím říct, že jsem vlastně měla štěstí. Jak jsem byla mladá, tak se mi mozek časem zregeneroval. Ráda říkám, že ta tramvaj s sebou přivezla dávku positivity. Neměla jsem jinou možnost. Měla jsem celý život před sebou a chtěla jsem si ho užít naplno. Zadarmo to není, ale stojí to za to,“ říká s úsměvem Míša, která nám poskytla rozhovor nejen o svém životě na vodě.

*Míšo, děkujeme, že jsi přijala naše pozvání do redakce. Popsala bys nám své začátky na vodě?*

S vodními sporty jsem se seznámila ještě před úrazem. Při studiích jsem jezdila na Rhodos, kde jsem pracovala v kanceláři ve windsurfin-gové škole. Strávila jsem tam pět letních sezon a díky tomu jsem se naučila windsurfing. Pak se stala ta nehoda. V roce 2018 jsem se ale dostala do YC CERE. Dozvěděla jsem se, že dělají kurzy pro lidi s handicapem, tak jsem se hned přihlásila. Na začátku jsem jezdila na plachetnici 2.4mR.

*Pamatuješ si první závod na 2.4mR?*

Měla jsem to štěstí, že jsem startovala ve svém prvním závodě jen pár měsíců po tom, co jsem začala s jachtingem. Bylo to koncem září 2018 a šlo o Grand Prix 2.4mR na Máchově jezeře. Jela jsem tam jako úplná začátečnice, ale nebála jsem se, protože jsem věděla, že z lodě nemůžu vypadnout, že se mi nemůže nic stát. Komplikací bylo, že jsme na vodě strávili asi osm hodin. A tak jsme museli řešit různé praktické otázky, jako třeba, co s toaletou. S tím mi poradila další ženská závodnice, která problém řešila plenou. Jinou zábavnou historkou je i můj první start. První den jsem se totiž rozjela na druhou stranu startovního pole. Ještě jsem nechápala, jak to chodí, a až když jsem viděla, že všichni jedou jinam, tak mi došlo, že něco bude špatně. Loď jsem tedy otočila a pak už jsem jela správným směrem.

Vypozorovala jsem také, že na této lodi (2.4mR) jezdí hodně seniorští jachtaři. Za mě je to super loď, i když byla kolikrát plná vody, stejně jsem z ní nevypadla.

Na 2.4mR jsem jezdila do loňského roku, ale teď díky naší trenérce Krasnal Burské máme zajištěné lodě SV14, které jsou na rozdíl od 2.4mR dvouposádkové. Jsou sice náročnější

na nastrojení, ale o práci s plachtami se můžeme podělit. Složení posádky nejen na SV14 může být různé. Není to tak, že by byl v posádce vždycky jeden člověk s handicapem a jeden bez. I když na mezinárodních akcích, jako byl Paralympic development program, jsem vypozorovala, že u mezinárodních týmů to tak často bylo. V tomto programu jsem ale jezdila sama na jednoposádkové lodi a podívala jsem se třeba do Japonska nebo na Sicílii.

*A jaké jsou tvé zkušenosti s jinými lodními třídami?*

Letos v říjnu jsem se poprvé v životě svezla během matchracingu na lodi Longtze Premier. Seděla jsem hned u stěžně a pomáhala jsem s vyvažováním, což byla podle kapitána velmi záslužná činnost. Cítila jsem se úplně jako ve filmu. Sledovala jsem, jak se kolem mě všechno odehrává a byl to obrovský zážitek, který mi umožnil Franta Bauer tím, že mne na tyto závody vzal do svého týmu.

*Co pro tebe znamená být členkou YC CERE, jednoho z nejúspěšnějších jachtklubů u nás?*

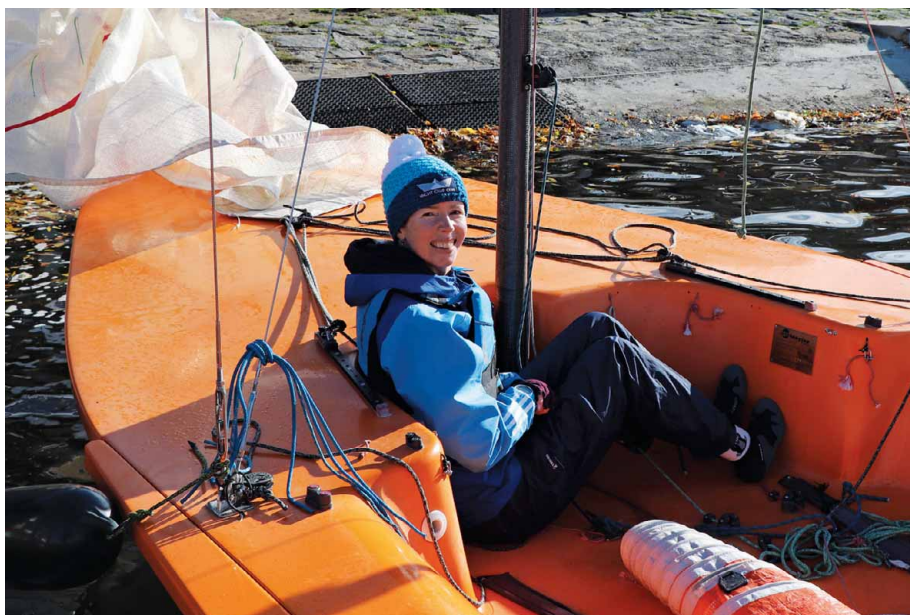
YC CERE pro mě představuje jistotu. Jistotu, že dobří lidé existují. A mě hrozně baví, že nepotřebujeme motory a že nás řídí příroda, že vítr



určuje, jak rychle a kam můžeme jet. Po nehodě jsem zase zkoušela windsurfing a jakž-takž jsem se na prkně udržela, ale uvědomila jsem si, že můj sport teď je prostě jachting.

Trénuju jednou týdně, v Praze, kde máme dvě lodě SV14. Mám teď novou spolujachtařku, snad nám to vydrží, má totiž ani ne roční dcerku. Chtěly bychom se připravovat na Helga Cup, který se jede v Hamburgu příští rok v červnu. Já sice nemám potřebu vyhrávat, dělám to kvůli tomu, že mě to baví, ale i tak je ta vidina závodu pro mě velkou motivací trénovat.

A trenérka Krasnal Burska je poklad, jsme hrozně vděční, že se nás ujala v pravý čas. Myslím si, že jsme navázali na to, jak jí odrostly děti, a teď se prostě stará o nás. Je hezké, že máme někoho, kdo pro nás takhle žije.



Letos v říjnu na palubě Longtze Premier



Aktuálně startuje na dvoupesádkové lodi SV14.

*Kromě jachtingu se věnuješ i cyklistice.*

*Prý jezdíš závody nejen na lodi, ale i na kole.*

*Je to pravda?*

Jezdím na soustředění a na závody, ale na pravidelné trénování nemám v poslední době tolik času. Je to hlavně kvůli jachtingu a kvůli častému cvičení Vojtovy metody. Závodím na tricyklu, ten nemůže do terénu, takže se jezdí po silnici. Jsem součástí cyklotýmu léčebny Košumberk, kde jsou lidé z celé republiky. Abych byla upřímná, na závodech v jednotlivých ženských kategoriích není velká konkurence, většinou se všichni umístíme na stupních vítězů. Ale říkám si, že bych taky mohla prostě jen sedět na gauči a nedělat nic, takže to pro mě i tak má velký význam.

*Chtěla bys ještě něco na závěr vzkázat čtenářům Yachtu?*

Chtěla bych vzkázat něco všem, které třeba potkalo něco podobného. Hlavní je nevzdávat se, bojovat, jít do toho. A pokud je řeč o jachtingu, tak na vodu vždycky se záchrannou vestou.

*Děkujeme za rozhovor.*

**Text Eliška Nagypová a Daniel Guryča**  
**Foto Krasnal Burska, YC CERE a archiv**  
**Michaly Švejdvové**



## Sourozenci Dryjákoví Ohlédnutí za úspěšnou sezonou 2025



Nikola Dryjáková se letos stala mistryní Evropy a na mistrovství světa v Olbii skončila sedmá.

Letošní sezona na vodních skútrech odstartovala pro závodní tým 11 Racing mistrovstvím Evropy a vrcholila na mistrovství světa. Evropský šampionát se letos skládal ze čtyř závodů v Polsku, Portugalsku, Maďarsku a Francii.

Světový šampionát se jako už několikrát rok po sobě odehrál v Olbii na Sardinii.

Získání dobrého celkového umístění na mistrovství Evropy znamenalo opravdu náročný

boj v každém závodě. Body z jednotlivých závodů se sčítaly a na závěr se konalo vyhlášení celkového umístění podle získaných bodů v evropském šampionátu.

Pro Nikolu Dryjákovou byla tato sezona na mistrovství Evropy opravdu zdařilá. Na dvou závodech ze čtyř se umístila na první příčce a na zbylých dvou také dosáhla na pódiové umístění. Nikola tedy tento

rok přivezla do Čech zlatou medailí a titul mistryně Evropy z ženské kategorie Runabout GP4 Ladies na stroji Sea-Doo Spark.

Petr Dryják startoval letos poprvé v nejsilnější kategorii Runabout GP1. V této kategorii jsou povoleny téměř jakékoliv úpravy a závodní stroj Sea-Doo RXP 325 jede rychlostí až 150 km/h. Mimo technické úpravy je samozřejmě velmi důležitá i fyzická příprava. V posledním závodě ve Francii se Petr probíjoval na stupně vítězů s bronzovou medailí, kde stál vedle velmi uznávaných francouzských závodníků z konkurenčního týmu EasyRider. Celkově tak na mistrovství Evropy vybojoval čtvrté místo.

Na závěr sezony se konalo mistrovství světa na Sardinii v přístavním městě Olbia. Šampionátu se zúčastnilo 146 jezdců z 27 zemí. Nikola obsadila sedmé místo v ženské kategorii a Petr páté místo mezi muži.

Sourozence nyní čeká fyzická příprava mimo vodu, obzvláště Petra, který se pro rok 2026 stane smluvním jezdcem s organizací UIM. Jeho povinností bude účast v celém seriálu světových závodů s velmi zajímavými lokacemi.



Petr Dryják obsadil v letošním seriálu mistrovství Evropy čtvrté místo a na mistrovství světa byl pátý.



## Mistrovství světa do 21 let Bronz pro Vojtěcha Košku ve třídě Formula Kite

Po bronzu z mistrovství Evropy do 21 let vybojoval Vojtěch Koška z TJ Sailing Pálava stejný cenný kov i na mistrovství světa do 21 let, které bylo jeho posledním juniorským závodem v kariéře. První pozici obsadil stejně jako na seniorském MS Ital Riccardo Pianosi, stříbro bral Švýcar Gian Andrea Stragiotti.

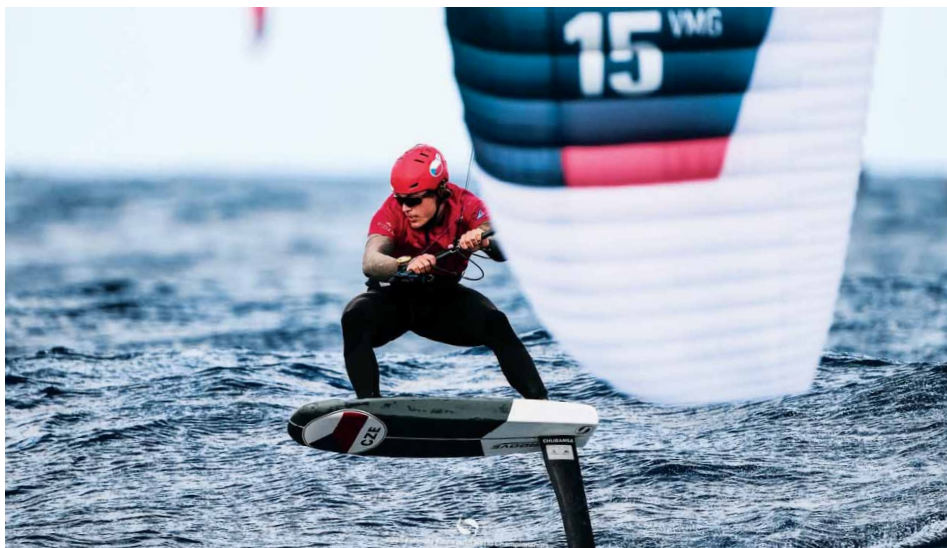
Závod se jel na přelomu října a listopadu v netradiční destinaci, a to na Azorských ostrovech, konkrétně na Praia da Vitoria, která se nachází na východním pobřeží ostrova Terceira, nedaleko mezinárodního letiště Lajes. Podmínky byly letos velmi náročné. Kvůli obrovským vlnám a silnému větru se někteří účastníci dokonce rozhodli závod předčasně ukončit.

Mezi závodníky, pro které byly podmínky nad jejich síly, byl i Štěpán Beneš z YC Jestřábí. S olympijským kitem teprve začíná, ale na Azorech vybojoval titul mistra světa

do 17 let a bronz do 19 let ve wingfoilu. K vynikající reprezentaci českého týmu přidala Dominika Braunová z TJ Sailing Pálava sedmé místo mezi ženami. První místo patří

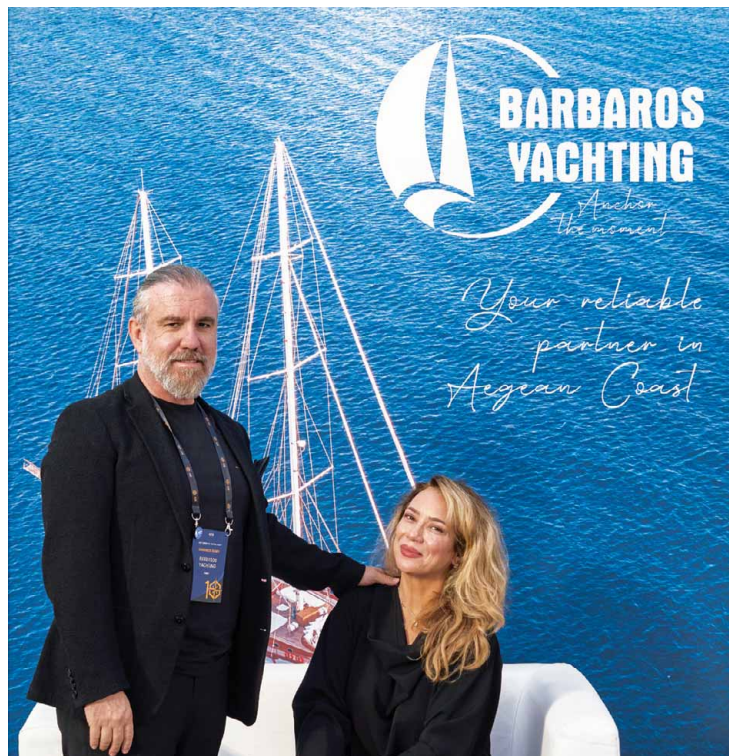
Argentince Catalině Turienzo, na druhé pozici se umístila Derin Atakan z Turecka a na třetí Polka Karolina Jankowska.

[www.kiteclasses.org](http://www.kiteclasses.org)



Vojtěch Koška vybojoval v těžkých podmínkách bronz.

## International Charter Expo 2025 ICE oslavila 10. výročí v Amsterdamu



Mezinárodní charterová výstava, s anglickou zkratkou ICE, letos slavila jubilejní desátý ročník, který se konal v polovině listopadu v EXPO Greater Amsterdam. Po úspěchu loňského prvního ročníku pokračovala ICE v rostoucím trendu a přilákala přes 600 společností z 57 zemí.

Jako vždy ICE zachovala svůj známý systém předem domluvených schůzek prostřednictvím aplikace Handshake pro navazování kontaktů. Účastníci si setkání naplánovali několik týdnů před veletrhem, což jim pomohlo maximálně využít jejich čas. Během tří dnů se uskutečnily tisíce schůzek, což opět dokázalo, proč je ICE považována za nejefektivnější networkingovou akci v odvětví pronájmu jachet.

ICE poprvé uspořádala speciální fórum zaměřené na největší výzvy, kterým čelí globální charterový trh. Diskuse se zaměřila na čtyři klíčová témata, a to nesoulad mezi nabídkou a poptávkou, nadměrné slevy, modely provizí a spokojenost zákazníků. Hlavní poselství fóra bylo jasné. Posílení partnerství mezi makléři a provozovateli flotil za účelem vybudování udržitelného a úspěšného globálního trhu s pronájmem jachet.

Příští ročník International Charter Expo se bude konat opět v EXPO Greater Amsterdam ve dnech 11. až 13. listopadu 2026.

[www.internationalcharterexpo.com](http://www.internationalcharterexpo.com)



# 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**, inzerci lze podávat i **e-mailem: marketa@yacht.cz**.

## PRODEJ

### MOTOROVÉ ČLUNY



**Motorový člun Medline 750 NEO Hypalon** + Mercury F225 XL DS, rok výroby 2023, najeto 4 mth pouze na sladké vodě. Po servisu a zazimování. Výbava: balíček elegance - radarový oblouk, bimini, sprcha, perseník, kompletní polstrování, chladicí box, rádio + 4x repro, GPS Garmin + NMEA 2000, rám pro vlečení lyžaře - zapsáno v LO, sprcha, flexi teak, poziční světla, osvětlení paluby, fendry, lana. Počet osob C - 16, B - 6. Včetně vleku CBS M1902F. Lodní osvědčení platné do 09. 07. 2033. Původní cena: 2 889 000 Kč vč. DPH. Prodejní cena: 2 100 000 Kč vč. DPH (možný odpočet DPH). Kontakt: servis.praha@marine.cz



**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



**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 10,9t, ponor 0,96 m, palivová nádrž 940l, maximální počet osob 12. Cena: 300 000 EUR. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 656 041



**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 sezonní 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 loďi je v ceně přepravník s nosností 3 500 kg. Cena 1 890 000 Kč. Kontakt: +420 777 557 140, zzieglerova@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: zzieglerova@cld.cz, +420 777 557 140



**Laguna 700 Cruiser**, v provozu na vodě od 6/2024, přihlášená 5/2024, kotvení na Orlíku. Nabízí prostornou kajutu s možností uspořádání až 5 lůžek, kuchyňka se zásuvkami, oddělené WC. Příďová paluba s opalovací matrací. Vybavena motorem Mercury F 30 ELPT EFI CT a lodní navigací Simrad Cruise 7 + výbava. Max. motorizace 30 HP, kategorie C, počet osob 6. Cena: 1 850 000 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



**Remus 525 ST**, má pohodlnou polokajutu s možností přespaní pro 2 dospělé osoby a 2 děti. Za slunečního počasí lze sklopit rám kabria a uschovat za opěradlem. Vybaven motorem Mercury F 80 ELPT EFI a lodní navigací Simrad Cruise 7 + výbava. Kategorie: C, váha: 630 kg, max. motorizace: 90 HP, počet osob na palubě 6. Cena: 907 469 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



**Šalupa 750**, jedinečná výtlačná loď nabízí pohodlné sezení u stolu v zadní části lodě. Prostorná kajuta se sezením ve tvaru U, které lze upravit na ležení o vel. 225 x 190 cm. Nabízí dostatek úložného prostoru. Loď je vybavena motorem Mercury F 40 ELPT EFI R4 + výbava. Hmotnost 900 kg, max. motorizace 50 HP, počet osob 8, kategorie C. Testováno na vodě (nájezd cca 1 mth). Cena: 769 000 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



**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: zzieglerova@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





**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



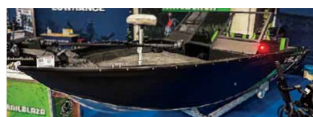
**Zodiac Futura Mark MKII**, r. v. 2016, člun vhodný pro sportovní a turistickou plavbu na moři, délka 4,1 m, šířka 1,99 m, nafukovací vysokotlaká podlážka, 3x kyl, včetně příslušenství, pádla, bimini, pumpa, žebřík, fendry, přepravní obal. Člun pro dlouhou nohu motoru. Původní cena 152 000 Kč. Cena: 20 000 Kč. Kontakt: praha@marine.cz, +420 731 854 221



**Szymanski 485**, r. v. 2022 + Mercury F 30 ELPT EFI, v provozu od léta 2023, pravidelně servisována, zazimována, po prvním majiteli, ve velmi dobrém stavu! Včetně motoru Mercury F 30 ELPT EFI, nájezd cca 10 mth. Výbava Standard: kabrio, bimini matrace Premium. Lowrance HOOK² 4X GPS se sondou BULLET SKIMMER. Délka 480 cm, šířka 190 cm, hmotnost 390 kg, maximální motorizace 30 HP, délka nohy motoru L, počet osob na palubě 6, kategorie C. Cena: 360 000 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



**Szymanski 430**, dobře ovladatelná, bezpečná, snadno se řídí. Má pohodlná sedadla a kapsy po stranách, uzamykatelné přihrádky. Může být vybavena o bimini nebo kabrio. Kategorie: C, počet osob na palubě 5, maximální motorizace 10 HP. Testováno na vodě (nájezd cca 1 mth). Cena: 83 308 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



**Velez 535**, bassová loď Velez 535 vyniká svou kombinací designu a funkčnosti. Díky svému uspořádání nabízí dostatek místa pro 4 osoby a flexibilitu pro každodenní rybaření. Loď je vybavena motorem Mercury F 60 ELPT EFI+ výbava. Délka 535 cm, šířka 189 cm, hmotnost 575 kg, max. motorizace 75 HP, počet osob 4, kategorie C. Cena: 770 004 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



**Bayliner 245 SB**, r. v. 2003, s novým motorem r. v. 2021, MerCruiser 4.5 MPI ECT 184 kW. V provozu 50 mth, záložní motor Mercury F5 ML - dlouhá noha 508 nový r. v. 2024. Nový navigační systém Garmin plotter, GPSMAP 923+ sonar, CD přehrávač, VHF rádio Garmin VHF 215, elektrická kotva, nová indukční dvojité varná deska, lednička, mikrovlnná trouba, ohřívač vody, indikátor CO, elektrická toaleta. Nové 3 AGM baterie EXIDE. Kompletní plachty bimini + boční díly, samostatná plachta na zakrytí kokpitu. Plavební povolení do 6/2030, na moři do 05/2030 v 20mílové zóně. Cena 27 900 EUR, 10% sleva při koupi do 31. 12. 2025. Přívěs pod loď 3 500 kg má platnou technickou kontrolu do 6/2029, dvě náhradní pneumatiky, 12V elektrický navigační a příslušenství. Cena 3 000 EUR. Kontakt: +421 911 669 770



**Lomac 750 IN + Evinrude G2 E300 HP E-tec**, r. v. 2015. Najeto 453 mth, pravidelný servis. Výbava: radarový oblouk, bimini, elektrická kotva, WC, sprcha, perseník, sedačky a konzole, lednice, vysílačka, rádio + repro, GPS Garmin, flexi teak. Včetně vleku Harbeck + potahový vozík Tug Beach. Lodní osvědčení platné do 12. 4. 2028. Cena: 1 000 000 Kč vč. DPH (možný odpočet DPH). Kontakt: servis.praha@marine.cz

## PLACHETNICE



**Beneteau Oceanis 31 „BEJBY“**, r. výroby: 2014, pro 6 osob. Délka: 9,66 m, šířka: 3,39 m, ponor: 1,8 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 EUR bez DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com



**Plachetnice Jeanneau Aquila**. Délka 8,35 m, šířka 3 m. Zánovní kvalitní plachty a spinaker. V interiéru WC, lednice, lihový varič. Letos nový sprayhood. Skvělý stav. Důvodem prodeje je nákup větší plachetnice. Cena 365 000 Kč. K vidění Slapy. Kontakt: daniel.adam@me.com, 606 939 055



**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 99 000 EUR bez DPH. Kontakt: +420 725 879 896, bavaria@kws-sports.cz



**Bavaria Cruiser 46 „DAFNE“**, 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 155 000 EUR bez DPH. Kontakt: 725 879 896, bavaria@kws-sports.cz

## KATAMARANY



**Fountaine Pajot Astréa 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 přídích, 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 EUR bez DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com

## RŮZNÉ



**Projekt Titanik**. Z časových důvodů prodávám svůj projekt. Laminátová kajutová loď s rozměry cca 7x2 metry včetně podvalu s doklady. Stojí v Praze. Cena 49 000 Kč. Dohoda možná. Kontakt: +420 774 072 035



# 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

**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

**yacht** 3 / 2020



**HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE**

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

Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1

Otevírací doba:  
Po-Pá 8.00 - 20.00  
So 9.00 - 19.00  
Ne 10.00 - 19.00

www.neoluxor.cz

**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

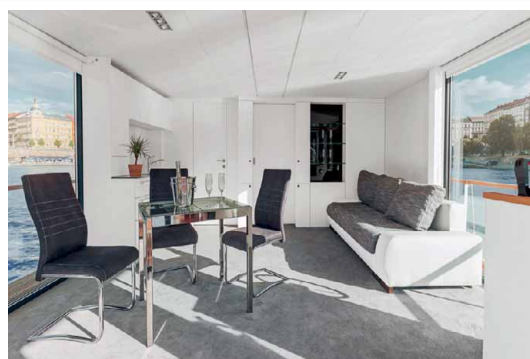
Po-Pá: 7:00 - 18:00  
So: 8:00 - 12:00

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

www.press.sk  
listujte s námi



**No1**  
LIVING



*Time to rest...*

[www.bydleninavode.cz](http://www.bydleninavode.cz)





## Excess 13

Francouzský katamaran je nejnovějším přírůstkem této poměrně mladé a progresivní značky. Nabízí kombinaci pohodlí s kvalitním jachtingem. Má oplachtění jako sportovní loď, ale zachovává si velký stupeň komfortu. Na jaře vám jej představíme v redakčním testu.



## Trident 810

Takový projekt tu dlouho nebyl. Troufla si na něj až nizozemská loděnice Royal Huisman. Řeč je o 81 metrů dlouhém škuneru Trident 810, což je vlastně superjachta přizpůsobená na plavby kolem světa.



## Technohull Expedition

Loděnice Technohull je známá především jako výrobce vysoce výkonných luxusních lodí s nafukovacím válcem po obvodu. I když psát o nich jako o „nafukovacích“ je hodně zkrácené. Nyní představuje novou řadu Expedition. Jako první model zařazuje XPD 46 o délce 14,85 metru, který spojuje robustnost skandinávského stylu se středomořskou elegancí a otevřeným prostorem.

## 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](http://www.yacht.cz)

## DALŠÍ TITULY:

**WINE**  
& Degustation

Nejlepší vína  
České republiky



Jediné předplatné, které vás udrží  
**NA SPRÁVNÉM KURZU**



 [facebook.com/casopis.yacht/#](https://facebook.com/casopis.yacht/#)

 [instagram.com/casopis\\_yacht/](https://instagram.com/casopis_yacht/)

**yacht**  
ČASOPIS O LODÍCH  
 **4 x ROČNĚ**  
(Od roku 2026)



**Do větší hloubky**

**Do větších detailů**

**Nové rubriky**

Předplatné tištěné a digitální verze objednávejte ZDE:



na [www.yacht.cz/e-shop/predplatne](http://www.yacht.cz/e-shop/predplatne), [info@yacht.cz](mailto:info@yacht.cz) nebo na čísle +420 225 985 225.

**yacht**.cz



**SANLORENZO**

NIC NENÍ  
NEMOŽNÉ /



Photo: © Guillaume Plisson

Rezervujte si termín prohlídky Sanlorenzo  
na Boot Düsseldorf předem

Sanlorenzo Adria  
Česká s Slovenská republika  
+420 725 142 819  
[info@sanlorenzoadria.com](mailto:info@sanlorenzoadria.com)  
[www.sanlorenzoadria.com](http://www.sanlorenzoadria.com)

**SANLORENZO**

**ADRIA**