

10 / 2025

yacht



XXXII. ročník
119 Kč / 5,99 €

MOTOROVÁ JACHTA

**Pardo
Endrunace 72**



36

PLACHETNICE

**Saffier SL 46 MED
pro rodinné plavby**

48

PLAVBA

**S ANNOU za severní
polární kruh**

EVERY DAY HAS AN ADVENTURE. WE TAKE YOU THERE.

AXOPAR

Discover the joy of exploring new paths with the Axopar 29. From secluded beaches to sunset bonfires, or cherished moments with loved ones, every journey becomes unforgettable.

Join the adventure axopar.com



Milí čtenáři,

podzim je už tradičně ve znamení výstav lodí, kde výrobci představují novinky na další sezonu a testují trh. Pro mnohé výrobce i lodní architektky jde zároveň o příležitost setkat se s obchodními partnery i přímo s majiteli lodí a vyslechnout si jejich názory, s čím jsou spokojeni a co se jim naopak nelíbí.

Odezva je znát téměř okamžitě. Ta pozitivní se totiž projeví na stavu objednávek na další sezonu. Pro prodejce jsou výstavy na vodě možností ukázat jachty, které nelze předvádět nikde jinde, protože je na sklad nikdo nevyrábí a jejich doprava kamkoliv jinde je enormně drahou záležitostí. Také proto mají tyto akce nezastupitelné místo.

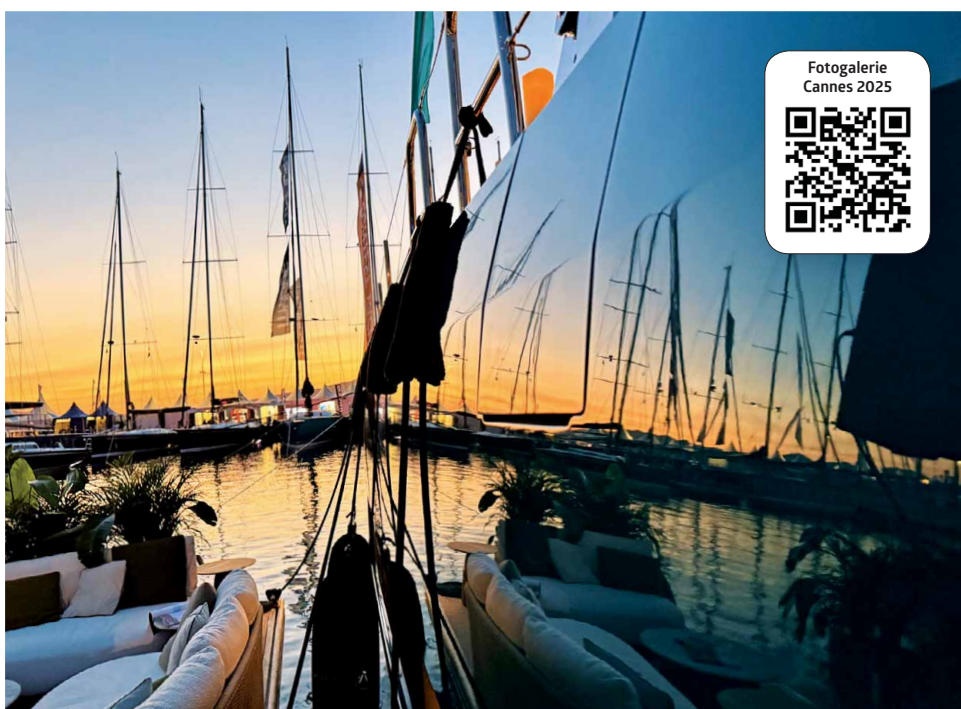
Pro náš trh se ukazuje jako nejoblíbenější Cannes Yachting Festival, na kterém letos nechyběl snad žádný z českých a slovenských zástupců především evropských loděnic. Novinky z tohoto veletrhu budeme postupně představovat v rubrice Nové lodě. Jako malou ochutnávku přinášíme fotogalerii na www.yacht.cz. Dostanete se tam jednoduše třeba přes QR kód pod článkem. Letošní ročník navštívilo 56 000 milovníků lodí, kteří mohli obdivovat 711 vystavených lodí, to je nárůst o 1,5 % oproti roku 2024. Na veletrhu vystavovalo 677 firem, to znamenalo nárůst o 5,8 %. Cannes se rovněž pyšní 147 světovými premiérami, což je o 22,5 % více než při minulém ročníku. Potvrzuje se i trend zájmu o katamarany, které se stejně jako jednotrupé jachty stále zvětšují.

Období výstav ale rozhodně nekončí. Hned po Cannes se konala výstava v Janově, o které píšeme v samostatném materiálu, následovat bude Varšava a Biograd Boat Show. Na všech podzimních akcích rezonovalo i téma lodí a jachet s elektrickým pohonem. Jako zástupce této kategorie proto představujeme VISION F E Cat.

Z plachetnic vám v tomto vydání ukážeme zajímavou novinku z Nizozemska. Jde o zatím největší model značky Saffier, SL 46 MED. Doporučuji ale i shrnutí jachtařské kariéry Igora Piňose. Letos překročil hranici 140 000 námořních mil a s jachtingem rozhodně nekončí. Za pár dnů se s ním můžete osobně potkat při regatě Po stopách Odysseových, kterou organizuje jeho firma Piños Yacht opět v Řecku.

Pokud se na vodu již letos nedostanete, budeme rádi, když zůstanete i nadále věrni časopisu Yacht, a přeji vám pohodové čtení.

Daniel Guryča
vydavatel



PDF verze k dispozici na www.yacht.cz





36 | SAFFIER SL 46 MED

Oficiální premiéra této očekávané novinky z Nizozemska proběhla na veletrhu lodí v Cannes.



8 | 65. SALONE NAUTICO GENOA BOAT SHOW

Jaká byla 65. mezinárodní výstava lodí, která se konala v září v Janově se dozvíte v reportáži na straně 8.



40 | IGOR PIÑOS – MÝCH „PRVNÍCH“ 140 000 NÁMOŘNÍCH MIL

Jak vlastně vypadá život kapitána na moři? O své životní zážitky se s námi podělil Igor Piños.



34 | SEA-DOO 2026

Vyšší konektivita, odvážnější bary. Co všechno si pro nás nachystala značka Sea-Doo pro rok 2026 se dozvíte na straně 34.



48 | S ANNOU ZA SEVERNÍ POLÁRNÍ KRUH, 2. ČÁST

V tomto vydání se můžete těšit na pokračování vyprávění Františka Novotného, tentokrát se s Annou vydá z ostrova Alden na ostrov Storfosna.

AKCE

- 6 POLAND BOAT SHOW
- 7 BIOGRAD BOAT SHOW
- 8 GENOA BOAT SHOW

NOVÉ LODĚ

- 12 CRANCHI A32
- 12 ITA 14.99
- 13 PRESTIGE M7

MOTOROVÉ ČLUNY

- 14 PARDO ENDURANCE 72
- 20 VISIONF E-CAT 80
- 26 YOT 41

PLACHETNICE, KATAMARANY

- 36 SAFFIER SL 46 MED

TECHNIKA

- 34 SEA-DOO 2026

PLAVBY

- 40 IGOR PIÑOS – 140 000 MIL
- 48 PLAVBA ANNA, 2. ČÁST
- 56 POSLEDNÍ PLAVBA KAPITÁNA JURKA RADOMSKÉHO
- 67 ZÁCHRANNÁ AKCE – GROUPAMA RACE

LODNÍ MENU

- 54 POLÉVKA YUVARLAKIA

HISTORIE, LIDÉ

- 58 BITVA U KODANĚ, 1801
- 62 JUGO-JACHT - 60 LET

SERVIS, ZÁVODY

- 68 FASTNET 2025
- 72 JAK SE PŘIPRAVIT NA REGATU

CHARTER PORADNA

- 77 RIZIKA JEDNORÁZOVÉHO POJIŠTĚNÍ KAUCE



Na titulní straně motorová jachta PARDO ENDURANCE 72, kterou představujeme na straně 14.

Nová Kia EV4 s dojezdem až 625 km.

Ukažte se v novém světle.



Movement that inspires

Nové pojetí designu. Nová energie. Nové možnosti. Kia EV4 spojuje sebevědomý vzhled a elektrický pohon s dojezdem až 625 km – zve vás k objevování nových cest a nových zážitků.

Kombinovaná spotřeba elektrické energie dle WLTP: 14,3–14,9 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Uvedené hodnoty nejsou finální a mohou se změnit. Spotřeba, emise a hodnota dojezdu byly stanoveny podle metodiky měření dle nařízení (EU) 2017/1153, včetně zkušební postupu WLTP. Hodnoty se mohou lišit v závislosti na reálných podmínkách, stylu jízdy a dalších faktorech. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

Poland Boat Show & Boat Technica Ptak Warsaw Expo, 10.–12. 10.



V první polovině října se výstaviště Ptak Warsaw Expo promění v centrum evropského jachtařského a lodního průmyslu. Na jednom místě se totiž uskuteční hned dvě prestižní akce – 9. ročník Poland Boat Show a Boat Technica 2025. Spojení těchto dvou veletrhů vytváří jedinečnou platformu, která pod jednu střechu přiláká profesionály z celého světa, výrobce, dodavatele, investory i milovníky vodních sportů.

Poland Boat Show

Největší krytý veletrh lodí ve střední a východní Evropě představí působivou nabídku plachetnic, motorových jachet, RIB, rybářských člunů, vodních skútrů, kajaků, pontonů i luxus-

ních hausbótů. Kromě plavidel se návštěvníci mohou těšit na nejnovější příslušenství, pohonné systémy, navigační technologie, elektroniku, potápěčské vybavení i služby v oblasti pronájmu a pojištění lodí.

Součástí programu budou odborná školení, panelové diskuze a B2B zóny, které nabídnou prostor pro navazování kontaktů, sdílení zkušeností a objevování trendů.

Boat Technica

Současně probíhající veletrh Boat Technica je největší a nejkomplexnější akcí svého druhu v Polsku, zaměřenou na lodní techniku a ino-

vace. Je určen výrobcům a návrhářům lodí, dodavatelům komponentů, marinám, univerzitám, startupům i investorům.

Mezi potvrzenými vystavovateli nechybí špičky oboru, jako je Vetus, Stillo Yachts, Sea Bike, KON-TEC či Griffin Group Marine.

Návštěvníci zde uvidí nejnovější řešení z oblasti lodní elektroniky, automatizace, ekologických technologií, kompozitních materiálů, pohonů a energetických systémů. Vstup na veletrh je pro registrované návštěvníky zdarma.

www.boatshow.pl/en



Biograd Boat Show

Marina Kornati, 22.–26. 10.



Letos v říjnu se koná již 27. ročník známého veletrhu lodí, který patří mezi nejvýznamnější v Evropě. Každý rok přitahuje mnoho mezinárodních návštěvníků a vystavovatelů a je největším místem setkání chorvatského námořního průmyslu.

Letošní ročník s sebou přináší různé novinky. Biograd Boat Show zvětšilo výstavní plochu na vodě o 2 000 metrů čtverečních a hala C bude rozšířena o dalších 800 metrů čtverečních. Očekává se více než 500 nových plavidel o délce do 24 metrů a více než 400 vystavovatelů. Fakt, že byla výstava vyprodána již dva měsíce před jejím začátkem, svědčí mimo jiné o velké oblibě jachtingu v Chorvatsku.

Jako největší místo setkání chorvatského námořního průmyslu vyvinula společnost Ilirija platformu Biograd B2B, tedy Business to Busi-

ness. Platformu pro obchodní spolupráci a networking během lodního veletrhu, která umožňuje obchodním návštěvníkům plánování schůzek s vystavovateli a dalšími účastníky B2B. Ústředním bodem B2B aktivit bude kongres 9. ročníku HGK Chorvatské námořní dny, který zahrnuje řadu setkání průmyslových asociací, obchodních prezentací a společenských akcí zaměřených na networking.

V rámci Biograd B2B se v hale D uskuteční také 7. ročník veletrhu Croatia Charter Expo. Tato událost umožňuje chorvatským poskytovatelům charterových flotil setkat se s mezinárodními charterovými agenty, makléři a dodavateli.

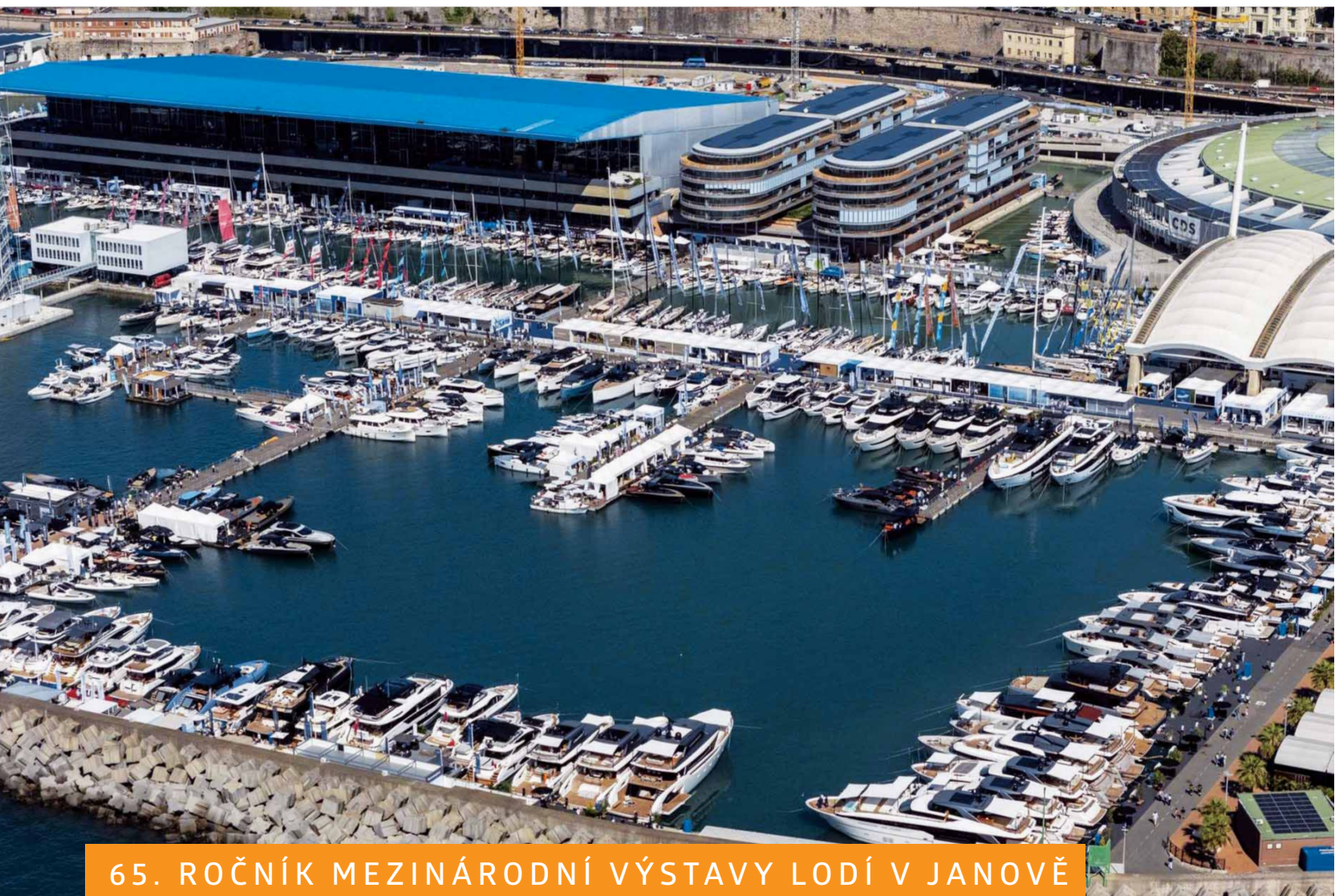
Biograd Boat Show se od svých začátků rozrostla z malé regionální výstavy na jednu z nejvýznamnějších lodních výstav Evropy, která slouží jachtařům z mnoha zemí světa. Tento dlouhodobý úspěch je výsledkem spolupráce mezi organizátorem Ilirija d.d., vystavovateli, městem Biograd, Chorvatskou turistickou radou a Hospodářskou komorou.

Výstavu určitě stojí za to navštívit. Tajemství úspěchu tkví v jedinečné atmosféře, která vzniká pořádáním tak velké akce v přímořském letovisku se spektakulárním přírodním prostředím.

Když zapadne slunce, veletržní ruch ustává a začíná party, tedy legendární večerní program, který se přenáší až do centra města, které výstavou žije.

www.bbs.com.hr
www.biogradb2b.com
www.croatiacharterexpo.com





65. ROČNÍK MEZINÁRODNÍ VÝSTAVY LODÍ V JANOVĚ

Inovace, udržitelnost a rekordní růst

Mezinárodní výstava lodí v Janově letos slaví své 65. výročí a opět potvrzuje, proč je považována za nejvýznamnější evropskou lodní událost. Od 18. do 23. září bylo v Janově k vidění více než tisíc lodí a nepřeberné množství dalších exponátů, které přivezli vystavovatelé ze 45 zemí. Výstava se zaměřuje nejen na technologické inovace, ale do jisté míry určuje strategické směry pro budoucnost celého oboru.



Termín výstavy se hodně přiblížil festivalu v Cannes, což může být pro některé vystavovatele výhodou, pro další to je možná finančně příliš náročné. Například Ferretti Group měl obrovské zastoupení ve Francii a jen skromné v Itálii, naopak Sanlorenzo pojalo obě výstavy podobně.

Na obou akcích jsem měl příležitost strávit dva plné dny a v Janově to pro mne jako návštěvníka bylo rozhodně příjemnější v tom, že je vše na jednom místě a velmi logicky uspořádané. Nejsou nutné přejezdy z přístavu či do přístavu. V minulosti se výstava konala v polovině října, kdy je poněkud nestálé po-

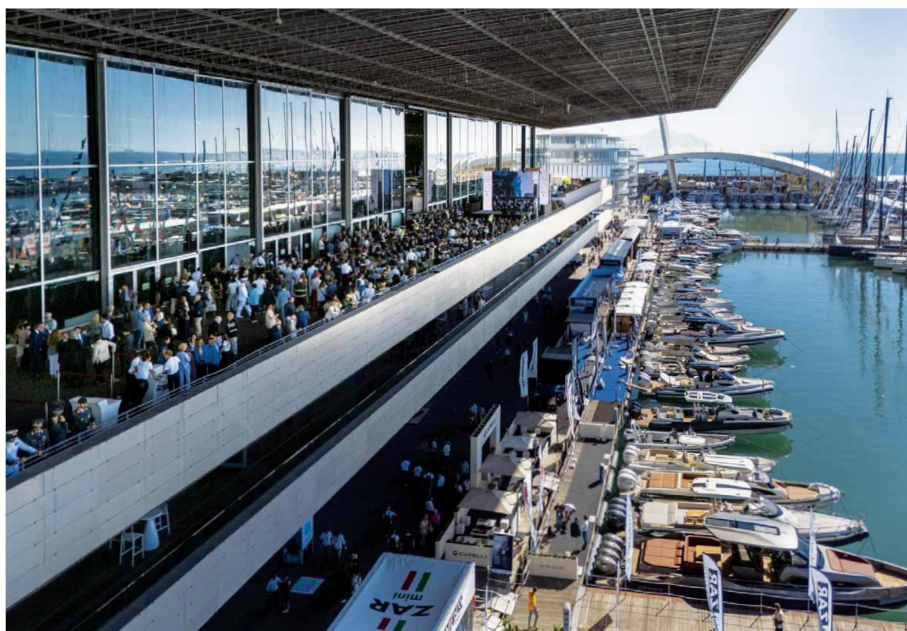
časí. Letos provázelo zahájení výstavy a první dny překrásné letní, až horké počasí, což přispívá k pozitivnímu dojmu.

Rekordní účast a světové premiéry

Letošní ročník přináší více než sto nových produktů, z nichž 96 bylo představeno ve světové



Zahájení se zúčastnila i starostka Janova Silvia Salis.



Zahajovací ceremoniál proběhl tradičně na terase hlavní výstavní haly za účasti představitelů města Janova, Ligurie i celé Itálie.

premiéře. Do Janova přijelo 23 nových loděnic, což svědčí o atraktivitě veletrhu i jeho mezinárodním dosahu. Nabídka zahrnuje vše od malých sportovních plavidel až po superjachty, které tradičně přitahují největší pozornost odborné i široké veřejnosti.

Lodní průmysl v Itálii na vzestupu

Důležitou součástí veletrhu je každoročně zveřejnění výsledků italského rekreačního námořního sektoru. Rok 2024 přinesl rekordní obrát 8,6 miliardy eur. Vývoz se v posledních deseti

letech zvýšil o 119%, tedy o dvojnásobek průměrného růstu celého výrobního sektoru.

Podle Piera Formentiho, prezidenta asociace Confindustria Nautica, se italský lodní průmysl stal nejen klíčovou součástí takzvané modré ekonomiky, ale také strategickým odvětvím s významným dopadem na národní hospodářství.

Politická a institucionální podpora

Význam Janova podtrhla účast vrcholných představitelů italské vlády a průmyslu. Na slav-

nostním zahájení vystoupili například ministr pro obchod a výrobu Adolfo Urso, ministryně cestovního ruchu Daniela Santanchè nebo prezident Konfederace italského průmyslu Emanuele Orsini.

Více než tisíc lodí, 96 světových premiér a desítky odborných konferencí dělají z Janova centrum italského i světového lodního průmyslu.

Premiéru na veletrhu měl i Jared W. Perdue, tajemník ministerstva dopravy státu Florida, potvrzuje se tak stále výraznější mezinárodní charakter akce.

Během výstavy má být podepsána víceletá dohoda mezi asociací Confindustria Nautica a organizátory 38. ročníku Amerického poháru, který se v roce 2027 uskuteční v Neapoli.

Bohatý doprovodný program

Nedílnou součástí janovské výstavy je doprovodný program. Letošní projekt FORUM25, podpořený Evropskou komisí, nabízí více než devadesát konferencí



Tak velký výběr nafukovacích člunů s pevným dnem zákazníci nenajdou nikde na světě.



Italská loděnice Sever, kterou v České republice zastupuje firma Marine, představila nové barevné kombinace.

a workshopů. Diskutovaná témata se týkají digitalizace, legislativy, financí, ale i designu a výroby.

Janov se tak v roce 2025 stává globální laboratoří trendů – od technologických inovací přes design až po environmentální odpovědnost.

Udržitelnost v centru pozornosti

Čtvrtý ročník Světového fóra o udržitelnosti jachtingu přinesl zatím nejambicióznější program. Evropská komise představila Pakt o oceánech, strategii zaměřenou na ochranu moří a podporu udržitelných změn. McKinsey & Company přidala analýzu měnících se spotřebitelských hodnot a jejich vlivu na výrobce i designéry.

Rozhovor s Andreou Frabetti, CEO Sunseeker International

Výstavy jsou příležitostí potkat se se zajímavými osobnostmi. Tou je bezpochyby také generální ředitel loděnice Sunseeker, pan Andrea Frabetti. Druhý den výstavy jsme si s ním povídali právě na stánku Sunseeker. Jeho zkušenosti jsou rozhodně inspirativní a rozhovor s ním byl skutečně příjemný. Andrea Frabetti vystudoval námořní architekturu a inženýrství lodí právě na Univerzitě v Janově. Více než 25 let působil v různých funkcích ve Ferretti Group. Do firmy Sunseeker nejprve nastoupil jako technický ředitel a v roce 2019 byl jmenován generálním ředitelem společnosti Sunseeker International.



V lodním průmyslu působíte už desítky let. Jak hodnotíte vývoj trhu?

Zažil jsem mnoho cyklů, včetně krize kolem pádu Lehman Brothers, kdy se během jediného měsíce trh prakticky zhroutil. Také dnes je pro nás velmi důležitý americký trh. Díky politice Velké Británie zde cla nejsou velká. Problémem však je, že z Evropy přestaly jezdit nákladní lodě do USA. Pokud není co vyvážit z Evropy, není na co naše jachty naložit. Od brexitu je navíc složitější vystavovat v Evropě, protože musíme řešit cla a další byrokratické překážky.

Jaké novinky od Sunseekeru můžeme očekávat?

Aktuálně je naše pozornost zaměřena na ty největší superjachty s délkou nad 30 metrů. První je 134 stop dlouhá vlajková loď, na které každý hned pozná, odkud pochází. Nese v sobě DNA naší značky. Druhou jachtou z této kategorie je

podobně dlouhá loď s extrémní šířkou 9,5 metru, kterou navrhuje Francesco Paszkowski. Ten je aktuálně jedním z nejuznávanějších designérů na světě.

Jak velký je trh superjacht a jak plánujete obnovovat modelovou řadu?

Jen loni jsme dodali 150 superjacht delších než 30 metrů. Co se týká budoucnosti, máme plán uvést na trh v nejbližších třech letech 18 nových modelů. Tady v Janově představujeme model 82 Ocean.

Vývoj nových lodí není určitě snadný. Kolik plánujete investovat?

Do vývoje a technologií jsme aktuálně připraveni investovat 50 milionů liber. Nejsme jen montovna jako některé značky na trhu. Vše si vyrábíme u nás, od nábytku přes laminátové a nerezové části po elektroinstalaci. Jsme skutečný výrobce, vše si děláme sami.

Kam směřuje vaše strategie u menších lodí?

Nejmenší model, který nabízíme, má délku 55 stop. Níže nepůjdeme. Jediná cesta, jak udržet kvalitu, je soustředit se na větší lodě a poskytovat maximální standard.

Na festivalu v Cannes jste oznámili tříletou záruku. Co tím sledujete?

Je to velký krok. Hodně jsme investovali do kvality a jsme přesvědčeni, že si můžeme dovolit poskytnout tříletou záruku. Zákazníci to oceňují. Vnímám to jako velkou výhodu a náskok před konkurencí.

Kolik lidí dnes pro Sunseeker pracuje?

Jsme zhruba dvoutisícová firma. Kdybychom jen montovali, stačilo by nás méně. Ale protože většinu věcí vyrábíme sami, potřebujeme více lidí. Mnozí z našich kolegů jsou s námi už přes čtyřicet let.

Děkujeme za rozhovor.



Na výstavě nechyběl nejnovější katamaran Excess 13.



Italský trh je důležitý i pro značku Pardo, jejíž lodě jsou charakteristické svou přídí. Na našem trhu je zastoupena firmou RS Yachts.

Do panelových diskusí se zapojili zástupci předních loděnic, včetně Ferretti Group, Beneteau Group, Fountaine Pajot či Azimut Benetti, ale i renomovaný návrhář Dan Lenard. Podle moderátora Eda Slacka se debata o udržitelnosti posouvá

z pouhého hesla k holistickému přístupu, který začíná ovlivňovat celé odvětví.

Janov jako motor inovací

Prezident Confindustria Nautica Piero Formenti připomněl, že janovská výstava dokázala v mi-

nulosti sehrát roli proticyklického motoru, a to i v náročných obdobích, jako byly hospodářská krize roku 2008 či pandemie v roce 2020.

„Během 65 ročníků se veletrh nepřestal obnovovat, vždy zůstal věrný svému poslání dát hlas podnikům a podpořit jejich růst,“ uvedl Formenti.

Výstava s dlouhodobým přesahem

První den výstavy potvrdil očekávaný vysoký zájem ze strany vystavovatelů i návštěvníků. Janov tak v roce 2025 nabídl nejen přehlídku luxusních jachet, ale i platformu, kde se utváří strategie a partnerství s dlouhodobým dopadem.

Kombinace rekordního počtu světových premiér, silné politické a institucionální podpory a důrazu na udržitelnost ukazuje, že Janov zůstává významným fórem lodního průmyslu v Evropě.

Text Daniel Guryča

Foto autor a Salone Nautico



Na vodě byla k vidění i značka Invictus.

inzerce

www.yachtportal.cz

CRANCHI A32

Luxusní tendr



Loděnice Cranchi představila v Cannes elegantní člun o délce něco málo přes 10 metrů, který je ideální pro jednodenní plavbu s přáteli, ale poskytuje dost pohodlí až pro tři osoby na celý víkend. Již z dálky láká svou ikonickou siluetou a vytříbeným designem.

Na palubě je dostatek místa pro relaxaci. Usadit se můžete jak na přídi, tak na velké zádi s koupací plošinou. V kokpitu se nachází velkorysá posezení kolem jídelního stolu a pohodlná sedadla pro pilota a druhého pi-

lota. Je tu plno vychytávek, které oceníte, jakmile se ocitnete na palubě.

Ačkoliv se jedná o tendr, nalezneme zde mnoho prvků, které bychom očekávali spíše na větších jachtách. Kromě vybavení, jako je 35litrová lednice v kokpitu a druhá 90litrová lednice v kajutě, výrobci dodali i výkonný, dobře rozložený audiosystém. Kajuta a samostatná koupelna jsou navíc opatřeny luxusními materiály, důkazem jsou například dubové podlahy a mramorová deska umyvadla.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	10,21 m
Šířka trupu	8,41 m
Hmotnost	5 100 kg
Objem palivové nádrže	600 l
Objem nádrže na vodu	140 l
Objem nádrže na odpadní vodu	50 l
Oblast plavby CE	B8 / C12
Design	Centro Studi Ricerche Cranchi
Motory	Volvo Penta
www.cld-charter.cz	

ITA14.99

Sportovní katamaran s italským srdcem



ITA14.99 je navržen pro ty, kdo chtějí zažít moře ve všech jeho podobách, aniž by se museli vzdát pohodlné a hladké plavby. Katamarany této loděnice se sportovním charakterem a italským srdcem zajistí stabilitu a pohodlí i v náročnějších podmínkách díky své technologicky propracované konstrukci z epoxidu.

Model ITA nabízí prostorný interiér s důrazem na každý detail, což by mělo podle společnosti zajišťovat takový komfort, že se budete cítit jako doma. Díky chytrému návrhu trupu je využito každé místo pro maximalizaci prostoru pro cestující. Například skříně s daggerboardy byly důmyslně začleněny do estetického designu interiéru, čímž se z funkčního řešení stává i návrhářský prvek. Uspořádání lze přizpůsobit potře-

bám majitele, ať už se jedná o konfiguraci s kancelářskou kajutou, nebo o specifické technické požadavky.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	14,99 m
Celková šířka	7,8 m
Šířka trupu	1,5 m
Ponor	0,65 / 2,35 m
Hmotnost	10,5 t
Plocha plachet	91 m ²
Délka stěžně	21,5 m
Objem palivové nádrže	215 l
Objem nádrže na vodu	2x 330 l
Objem nádrže na odpadní vodu	2x 60 l
Oblast plavby CE	A
www.itacatamarans.com	

PRESTIGE M7

Mimořádně tichá plavba

Novým přírůstkem řady vícetrupých lodí M-line společnosti Prestige je model M7. Loďnice se rozhodla pro vícetrupé provedení hned z několika důvodů. Jedním z nich je fakt, že oproti jednotrupým lodím stejné délky nabízejí tyto modely řady M-line až o 20 procent více místa. Na lodi se pohodlně ubytuje až osm hostů a dva členové posádky. Z hlediska spotřeby paliva přináší M-Line úsporu 25 procent při rychlosti 17 uzlů a 40 procent při 21 uzlech v porovnání s tradičními jednotrupými loděmi se stejnou obytnou plochou na palubě.

Prostorný luxusní design s dostatkem světla v interiéru má navozovat atmosféru domova. Tomu dopomáhá i využití teplých odstínů barev, jako je čokoládová, béžová či okrová. Na designu se podíleli návrháři ze společnosti Garroni Design a Marc Lombard Yacht Design a kromě pohodlí a estetiky se při výběru materiálů zaměřili na ekologickou udržitelnost.



V interiéru se nachází salon s velkými okny a posuvnými skleněnými dveřmi, což maximalizuje přirozené světlo a nerušený výhled na okolní přírodu. V podpalubí pak najdeme mimo jiné tři kajuty pro hosty a velkorysou kajutu majitele. Součástí standardního vybavení jsou dvě lůžka pro členy posádky.

Zajímavou volitelnou možností je plavba na tichý režim, kdy je na lodi integrována plocha solárních panelů a lithiové baterie. Toto vybavení umožňuje tichou plavbu bez vibrací a emisí CO₂ po dobu 10 hodin, což mohou majitelé a jejich hosté ocenit především během noci.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	17,84 m
Celková šířka	7,56 m
Hmotnost	35 937 kg
Objem palivové nádrže	2 900 l
Objem nádrže na vodu	760 l
Počet lůžek	8 + 2
Oblast plavby	A 12/B 14/C 16/D 20
Motor	V-drive Volvo 2x D8 550 HP
Design	Garroni Design – Marc Lombard Yacht Design
www.milyo-yachts.com	

PARDO ENDURANCE 72

Dlouhé plavby v luxusním stylu



Po velmi očekávaném debutu, jenž loděnice ohlásila již loni v létě, se nyní jachta Endurance 72 s italským rodokmenem odhaluje v celé své kráse díky kolekci exkluzivních oficiálních snímků, které dorazily do redakce. Jachta měla premiéru na jarní výstavě lodí na Mallorce.





Výklopný bok je dnes u většiny jachet standardem.

Tato nová vlajková loď řady Endurance společnosti Pardo Yachts láká nezaměnitelnou kombinací italského luxusu a funkčnosti. Stejně jako její předchůdkyně Endurance 60 je i Endurance 72 navržena pro plavbu na dlouhé vzdálenosti. Jachta je vybavena velkorysími okny a posuvnými dveřmi, díky čemuž se plynule propojují vnitřní a vnější prostory. Loď je šitá na míru i náročnějším majitelům a je skvělou volbou pro ty, kteří odmítají dělat kompromisy v otázce stylu, pohodlí nebo efektivity. Díky bohatým možnostem přizpůsobení navíc zavádí ekologický režim rychlosti pro optimální plavbu. Ostatně o to se dříve či později začne snažit většina majitelů podobně velkých jachet. Pardo Yachts jim to jen usnadňuje.

Výrazné rysy

Jachta Endurance 72 na vodě zaujme svými výraznými a osobitými liniemi a elegantní nástavbou, která podtrhuje její moderní a uhlazené tvary. Netradiční umístění oken v trupu umocňuje pocit pohybu, zatímco charakteristická průchozí paluba odráží filozofii designu, která spojuje estetiku a funkčnost.

Pro společně strávené chvíle

Bohaté vnější prostory jsou zhotoveny s ohledem na eleganci a pohodlí a jsou rozmístěny tak, aby zajišťovaly příjemné posezení s blíz-

kými i soukromí. Na přídi se nachází velké opalovací lehátko, které nabízí místo k odpočinku a pozorování otevřeného moře. Na zádi si hosté mohou vybrat mezi dalším prostorným lehát-



Salon se sezením podélně působí neobvykle a originálně.

*S Endurance 72
loděnice zavádí
funkci eco-speed,
která určuje
optimální cestovní
rychlost pro
efektivitu, pohodlí
a úsporu paliva.*

kem nebo jídelním koutem pod širým nebem. Po jednoduché úpravě se kokpit promění v terasu o rozloze 40 metrů čtverečních, což je pro jachtu této velikosti výjimečným prvkem.

Do garáže na zádi se vejde pomocný člun o délce až 4 metry. Garáž je vybavena systémem snadného spouštění a vytahování člunu. Horní paluba má plochu 27 metrů čtverečních a poskytuje vyvýšené místo pro panoramatický výhled na okolí. Je opatřena jídelním koutem až pro osm osob s pohovkou ve tvaru L, dalším posezením a dostatečným úložným prostorem. Komfort a využitelnost zvyšuje volitelná T-top střeška s nastavitelnými žaluziemi. Další možností je vybavit jachtu elektricky stahovatelnou střechou bimini. Majitelé si navíc mohou tento společenský prostor přizpůsobit volitelnou konfigurací kuchyně a baru.



Vyklopené boky podstatně rozšiřují obytný prostor na palubě.

**Snadná ovladatelnost
a úspora paliva**

Co se týče konstrukce, optimalizovaný trup zajišťuje dobrou manévrovatelnost, bezpečnost a nižší spotřebu paliva, než bylo doposud v této kategorii jachet obvyklé. Na základě rozsáhlých studií vyvinula společnost Pardo Yachts speci-

ální trup s postupně se snižujícím úhlem náklonu od příďe k zádi. Tato konstrukce zlepšuje dynamickou stabilitu při plavbě na rozbouraném moři. Pohon IPS poskytuje přesné ovládání joystickem, což zjednodušuje manipulaci a kotvení i při sníženém počtu členů posádky. Majitelé si mohou vybrat mezi dvěma variantami pohonu, a to mezi standardní, která zahrnuje 2x Volvo Penta D13 IPS 1050, a volitelnou se dvěma motory Volvo Penta IPS 1350.

S Endurance 72 loděnice zavádí funkci eco-speed, která určuje optimální cestovní rychlost pro efektivitu, pohodlí a úsporu paliva. V konfiguraci IPS 1350 eco-speed dosahuje rychlosti přibližně 12 uzlů. Spotřeba v tomto režimu činí 80 litrů za hodinu. Dojezd pak představuje 72 hodin plavby, tedy 900 námořních mil. Velké palivové a vodní nádrže podporují autonomii lodi a minimalizují potřebu častého doplňování paliva.

Plynulé propojení prostorů

Při vývoji modelu Endurance 72 loděnice Pardo Yachts spolupracovala s renomovanou společností BURDISSOCAPPONI Yachts & Design, která se postarala o uspořádání a zařízení interiéru. Při respektování charakteristické estetiky značky studio nově interpretovalo vzhled Endurance 60 moderním designovým přístupem.



Jídelní část salonu je možné zcela otevřít.



Originální tvar trupu je optimalizován pro ekonomickou cestovní rychlost.

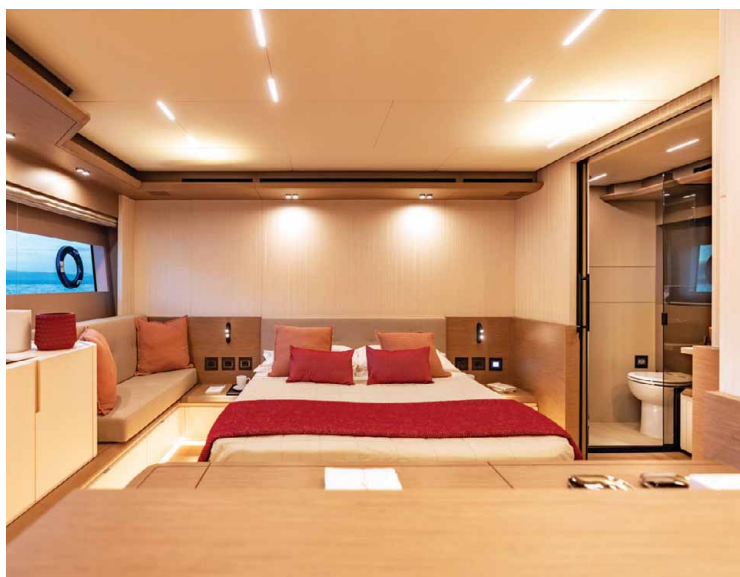
Na hlavní palubě je prioritou pohodlí, styl i praktická využitelnost. Proto je na zádi umístěna kuchyňka, která plynule propojuje společenské zóny na palubě. Naproti kuchyni se nachází jídelní kout a salon s lehkým a pohovkou. Přepracované kormidelní stanoviště je vybaveno moderním integrovaným systémem a velkým úložným prostorem.

V podpalubí jsou čtyři kajuty s vlastním sociálním zařízením a kajuta pro posádku se samostatným přístupem z příde. Soukromí v podpalubí je zaručeno díky dvojímu přístupovému schodišti. Centrální schodiště vede do zádového apartmá majitele a VIP apartmá, zatímco přední schodiště umožňuje přístup ke dvěma pokojům pro hosty.

Inovativní technická řešení zvyšují komfort na palubě. Mezi tyto prvky patří například skrytá klimatizace a chytrý systém víceúrovňového osvětlení.

Tradice i inovace

Interiér je navržen tak, aby přetvářel tradici do nové podoby, ale zároveň si zachoval svou



Majitelská kajuta je vybavena koupelnou se dvěma umyvadly. Vše je podřízeno maximálnímu pohodlí.



Jachta Endurance 72 nabízí hostům tři venkovní odpočinkové zóny: na horní palubě, na přídi a na zádi.

autentičnost. Design vyvažuje klasickou hřejivost dřeva s moderními prvky. Základním dřevěným materiálem je šedý ořech s matnou

povrchovou úpravou vyhrazený pro klíčové konstrukční prvky, jako jsou stropní panely, podlaha hlavního patra, základy skříní a obložení stěn. Pro vyvážení dřevěných ploch je použita paleta neutrálních a světlých barev, což podporuje svěží a vzdušné prostředí. Najdeme zde například látkové čalounění Chevron Beige, perleťovou barvu Krion Pearl na deskách v kuchyni a pískové tónované pryskyřičné povrchy v koupelnách. Matně černé povrchy na bateriích, klikách dveří a osvětlení dále podtrhují sportovní a zároveň sofistikovaný charakter jachty.



Ničím nerušený výhled na moře je i z lodní kuchyně.

Text Eliška Nagyová

Foto Pardo Yachts



TECHNICKÉ ÚDAJE

Pardo Endurance 72

Celková délka	22 m
Šířka	5,66 m
Délka trupu	20,83 m
Hmotnost	50 t
Ponor	1,7 m
Standardní motory	2x Volvo D13 IPS 1050
Volitelné motory	2x Volvo IPS 1350
Kapacita palivové nádrže	6 000 l
Kapacita nádrže na vodu	1 200 l
Oblast plavby CE	B16 / C20
Design	BURDISOCAPPONI Yachts & Design
Architektura	Davide Leone Yacht Design
Konstrukce	Cantiere del Pardo
www.rsyachts.cz	

inzerce

ODHALTE V SOBĚ DOBRODRUHA

Yamaha JetBlaster

www.yamaha-motor.cz

E-CAT 80

VISIONF Yachts odhaluje první plně elektrickou jachtu



Na začátku dubna byly zveřejněny nové snímky modelu E-Cat 80, přepychového plně elektrického katamaranu, který turecká loděnice VISIONF označuje jako vilu na moři. Reálně jde ale stále o luxusní jachtu schopnou plout. V tomto případě i čistě elektricky. Je optimalizována pro soukromé využití i pro charterové účely. Loděnice eviduje objednávky na dva modely, a tak je možné, že se s nimi na vodě třeba potkáme. V průběhu dubna byl první exemplář předán svému majiteli.





Trup katamaranu je vyroben z kompozitních materiálů kvůli minimalizaci hmotnosti a tím i zvýšení efektivity plavby.

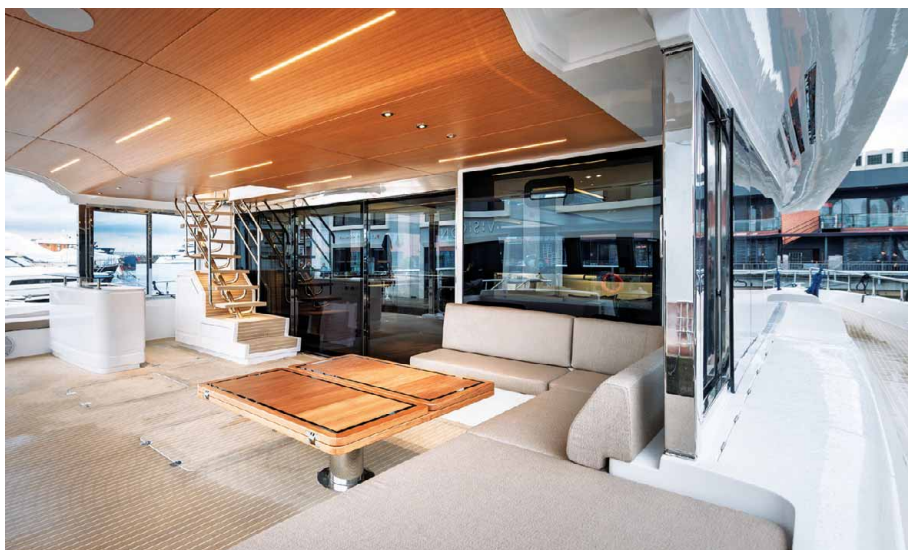
Téměř 24 metrů dlouhý model E-Cat 80 představuje novou generaci udržitelných, efektivních a futuristických jachet. Byl vyroben z lehkých a pevných uhlíkových vláken v nejmodernější loděnici VISIONF Yachts v istanbulské Tuzle. Tento vysoce technologicky zpracovaný katamaran se vyznačuje čistými moderními liniemi od Marca Casaliho z firmy TOO Design. Díky své délce i velkorysě širce nabízí loď rozsáhlé obytné prostory, které bez problému ubytují až devět hostů a tři členy posádky.

Zážitek na míru

Jako částečně zakázkový stavitel dává VISIONF každému majiteli svobodu při utváření konfigurace a designu jachty podle individuálních preferencí. V rámci této monumentální velikosti a kapacity pro hosty lze každý E-Cat 80 upravit tak, aby odrážel osobní vkus, potřeby životního stylu a priority využití. Tedy ať už má být určen pro soukromou plavbu, nebo pro luxusní charterový zážitek.

První model E-Cat 80 se jmenuje ATRAVERSIA. V interiéru tohoto exempláře na vás ze všech stran dýchá nadčasový minimalismus. Čistota, elegance a vyvzanost. Rafinovaná paleta neutrálních tónů hnědé, šedé a bílé barvy vytváří

v celém interiéru pocit klidu, který doplňuje dostatek měkkého přirozeného světla. Výrazné vinylové prvky a elegantní mramorové povrchy v koupelnách dodávají další vrstvu luxusu a spojují funkčnost s estetickou vytříbeností.



Projekční kancelář dbala na designovou čistotu v každém detailu. V tomto případě se nacházíme na zadní palubě.



Největší kajuta se rozprostírá v pravém plováku vzadu. Patří k ní i velká koupelna a samostatná šatna.



Toaletní stůl v majitelské kajutě

Zábavný a přizpůsobivý

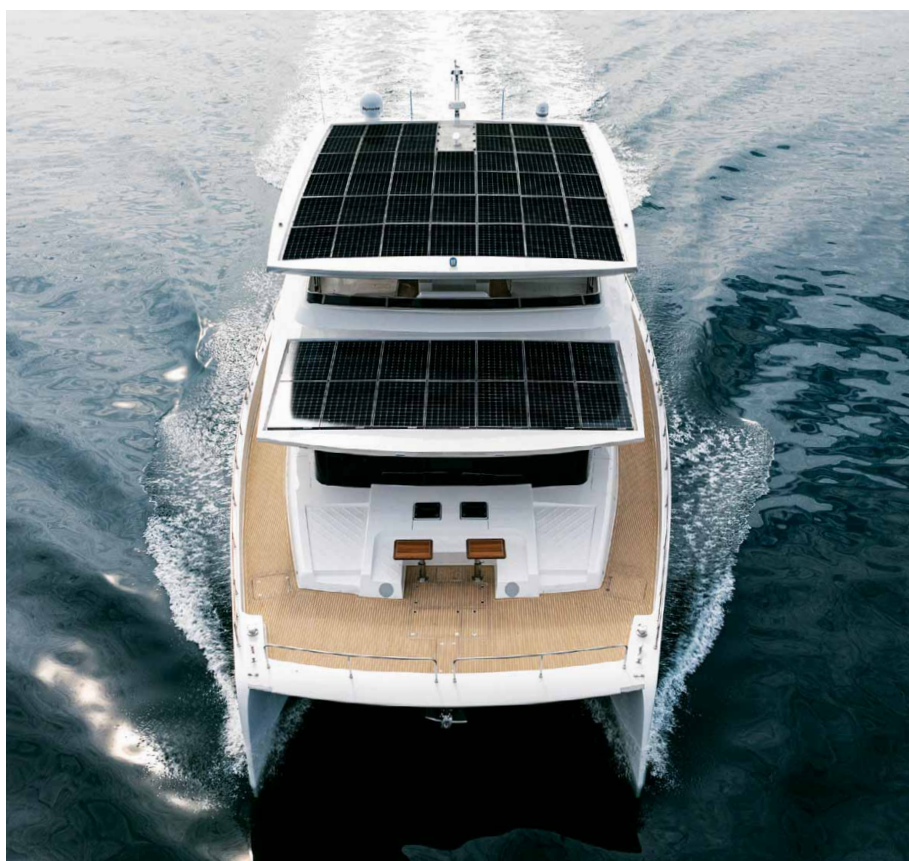
Zábava a odpočinek na palubě jsou podle VISI-ONF nejvyšší prioritou. Rozlehlý otevřený můstek poskytne čtyři různá místa k sezení a navíc i řadu možností, co se týče ostatního příslušenství mimo sedačky. Díky této flexibilitě je možné na můstek umístit vířivku, venkovní kino, masážní křesla, opalovací lehátka a spoustu dalšího podle představ majitele a zájmů hostů.

V podpalubí nabízí katamaran uspořádání čtyř až sedmi prostorných kajut pro hosty, díky čemuž se jachta bez problémů přizpůsobí různým životním potřebám a situacím. Je možné

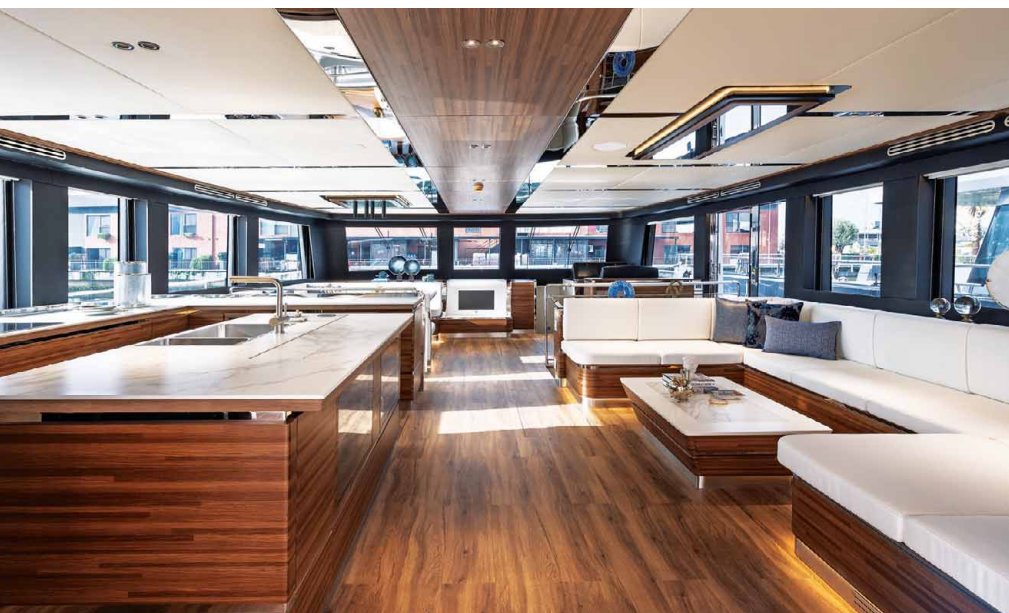
cestovat s početnou rodinou nebo třeba ve více skupinách přátel. Stejně promyšlená je i část pro posádku, která zahrnuje ubytování pro čtyři osoby, vyhrazenou jídelnu a samozřejmě velkou kapitánskou kajutu s vlastním sociálním zařízením, což zajišťuje profesionální úroveň služeb, aniž by bylo nějakým způsobem ukrajováno ze soukromí a prostoru hostů.

Velký prostor pro hračky

Rozměrná garáž o rozloze 15 metrů čtverečních je jedním z výrazných prvků jachty E-Cat 80. Poskytuje praktický a bezpečný prostor pro umístění hraček a je vybavena hydraulickým poklopem na zádi, elektrickým navijákem a chytrým systémem pro uchycení člunů či vodních skútrů.



Solární panely jsou umístěny na každém centimetru čtverečním střechy.



Salon s jídelnou

Promyšleně navržená garáž potěší všechny hosty toužící umocnit své zážitky na vodě. Kromě druhého člunu totiž pojme i dvojici vodních skútrů.

Výkon a udržitelnost

Dva štíhlé trupy, snadná ovladatelnost a výkonný pohon zajišťují skvělé plavební vlastnosti. ATRAVERSIA má dva motory Danfoss o výkonu 180 kW. Cestovní rychlost se pohybuje kolem 6 až 8 uzlů a hladké ovládání je zaručeno bez ohledu na podmínky, kterým je loď vystavena.



VIP kajuta

VISIONF E-Cat 80 je postaven s důrazem na udržitelnost a svými ekologickými vlastnostmi převyšuje konkurenty ve své velikostní kategorii. Jeho 54 palubních solárních panelů nepřetržitě dobíjí výkonné baterie. Tento systém generuje až 21,6 kW za hodinu. To vytváří zcela soběstačnou energetickou jednotku, která umožňuje delší plavby bez závislosti na vnějších zdrojích energie.

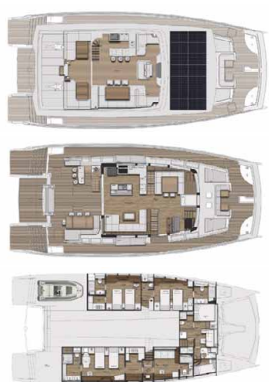
Díky tomuto plně elektrickému systému může E-Cat 80 za optimálních podmínek dosáhnout úplné autonomie, jak uvádí výrobce. V případě potřeby zajišťují energii dva 145kW generátory podporované velkorysou palivovou nádrží. Díky tomu má katamaran dojezd přes 1 000 námořních mil. Tato sestava nabízí záložní napájení v nouzových situacích a zvyšuje efektivitu jachty při plavbě vyšší rychlostí.



Ekonomická rychlost na čistě elektrický pohon je 5–6 uzlů, maximální rychlost 12 uzlů.



Vstup do obytné části na levoboku



TECHNICKÉ ÚDAJE

E-Cat 80

Celková délka	24,3 m
Délka na vodoryse	23,97 m
Maximální šířka	10,92 m
Konstrukční ponor	1,55 m
Výtlak	95 t
Výtlak naloženého plavidla	105 t
Pohonný systém	elektrický
Hlavní motory	2x Danfoss EM-PMI 540-T2000-700
Výkon motorů	2x 180 kW
Maximální rychlost	12 uzlů
Ekonomická rychlost	6 uzlů
Pomocné generátory	2x 145 kW
Kapacita baterií	429 kW
Kapacita cestujících + posádky	9+4
Objem nádrží	
Palivo	7 650 l
Šedá voda	1 250 l
Pitná voda	3 800 l
Odpadní voda	1,25 l
Loděnice	VISIONF Yachts
Typ trupu	katamaran
Materiál trupu	uhlíková vlákna
Certifikace CE	kategorie A
Design	Marco Casali, TOO Design
www.visionf.com	



Po úspěchu první jachty VISIONF E-Cat 80 u jejího nadšeného majitele se očekává, že další plně elektrický E-Cat 80 bude spuštěn na vodu v nejbližší době.

Vedle tohoto elektrického modelu společnost VISIONF Yachts pokračuje v posouvání hranic moderního designu velkých katamaranů. V současné době má ve výrobě sedm různých modelů, a to E-Cat 62 a 80, hliníkové 80, 82, 101 a 120 a Superfast 46.

Text Eliška Nagyová
Foto Saim Kaan Yilmaz
a Kerem Sanliman

Inzerce



PODZIMNÍ VÝPRODEJ

Jachtařského oblečení



SLEVY 35-60 %

na všechny produkty značky
Helly Hansen se slevovým kódem:

XHBLVR

Slevový kód lze uplatnit v košíku do 31. října 2025.



Prohlédnout



MARINE CENTRUM

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

www.marine.cz

YOT 41

Originální evropský katamaran roku





Když se řekne katamaran, většina z nás si představí velkou plachetnici s volným prostorem mezi dvěma trupy. Jenže katamaran může klidně vypadat i jako originální motorový člun s retro nádechem, jak dokazuje YOT 41. Ostatně tato nová koncepce se na trhu v poslední době objevuje hned u několika výrobců. Představili jsme vám polský Dracon 42 a v rubrice Nové lodě i Four Winns řady TH.



YOT 41 vstoupil na trh se dvěma variantami pohonů. Zákazníci si totiž mohou vybrat mezi vestavěnými nebo závěsnými motory jako v případě lodě na fotografii.

YOT 41, který na výstavě Boot v Düsseldorfu získal ve své kategorii titul Powerboat of the Year 2025, je jedním ze tří modelů značky, jež v našich končinách není zatím úplně známá. Ale když se řekne Catana, potom už mnozí vědí, odkud vítr vane. Tato francouzská skupina, která značku YOT vlastní, je rozkročená mezi dvě země – svoje plavidla vyrábí jak doma ve Francii, tak v Portugalsku.

Katamaran je až na pár detailů osově symetrický, a to včetně zavěšení motorů a interi-

éru, k němuž se dostaneme později. Venku nás zaujme nejen zmíněná kombinace moderního a retro designu a modulární řešení použité především u posezení na zádi.

Nadstandardní řešení

Jak je již naším zvykem, začneme i tento katamaran představovat směrem od zádi, kde si mezi dvojicí přívěsných agregátů můžeme všimnout hydraulické koupací platformy se schůdky, po kterých se dostanete až k vodní hladině. Zadní třetina lodi, pod níž se nenachá-

zejí kajuty, je plně variabilní, a to se týká jejího uspořádání i možnosti sklopit boční zábradlí.

Po sklopení zábradlí získáme skutečně nadstandardní prostor se šířkou až 5,82 metru, což je údaj, který je typický pro mnohem delší lodě. Luxusně čalouněné sedačky, mezi nimiž je průchod do zastřešené části ve středu lodi, pak skýtají spoustu možností uspořádání. Můžete zde mít lehátka na slunění či lavičky umístěné jak pro posezení proti sobě u stolu, tak i zády k sobě. A každou stranu si přirozeně lze nastavit samostatně.

Co se týče zmíněné kuchyně, je její součástí v základu 90litrová chladnička, kterou je možné volitelně doplnit o další zásuvkovou o objemu 51, respektive 35 litrů, výrobník ledu a elektrický gril.

Otevřený prostor

Posuneme-li se trochu dále dopředu, potom na levoboku objevíme ještě jedno místo určené pro slunění a odpočinek a na pravoboku venkovní kuchyň. Je to proto, že celý prostor „salonu“ je otevřený a pevná střeška ho nezakrývá úplně celý, aspoň ne směrem dozadu. Pokud by moc svítlo slunce nebo naopak začalo pršet, je možné si pomoci zatahovací doplňkovou stříškou.



Obě kajuty jsou vybaveny koupelnou s odděleným sprchovým koutem.

SIMRAD® ULTIMATE UPGRADE

Získejte slevu při nákupu
vybraných výrobků
lodní elektroniky
SIMRAD®



NSX® | NSS® EVO™ 3S | NSO® EVO™ 3S | GO
S3100 Sonarové Moduly | HALO® Radary | Autopiloty
Precision-9 Compass

Vylepšete svůj systém s mapovými podklady C-MAP™.
Využijte speciálních slev napříč naší nabídkou map
a získejte tu nejnovější technologii v nabídce
mapových podkladů C-MAP.
Neváhejte – akce platí jen do 7. listopadu!

Designed for
C-MAP®



Více informací o této akci
naleznete na
www.wboats.cz

Součástí otevřeného prostoru, tentokrát již zcela pod pevnou střechou, jsou také čtyři pohodlné sedačky pro kormidelníka a spolujezdce. Kormidelní stanoviště na pravoboku je vybaveno nadstandardně velkým displejem, samotným kormidlem a ovládacím joystickem.

Protože se v základu nejedná o až tak širokou loď (její šířka činí bez otevřených zadních platform 4,49 metru), zabíraly by boční paluby příliš mnoho místa a současně by subjektivně řečeno trochu rušily design. Proto tu prostě boční paluby vůbec nejsou, což vnímáme jako pozitivum.

Průchod na přední palubu vede chodbičkou uprostřed mezi sedačkami a pokračuje otevírací střední částí čelního skla. To je mimochodem v základu řešeno jako sklo na plnou šířku, a tak nabízí posádce nejen skvělý výhled směrem dopředu, ale také plnou ochranu proti větru. V základu dostanou majitelé katamaranu rovněž stěrače. Ještě před průchodem z kokpitu si můžeme všimnout po obou stranách vstupů do oddělených kajut.

Pohodlí a soukromí

Na celé palubě se mimo vstupů do kajut nenacházejí žádné schody. Celá horní plocha lodi je tak na jedné úrovni, dalo by se říci bez-



Na palubě jsou k dispozici dvě rovnocenné kajuty.



Přední i zadní palubu lze stínit proti slunci díky důmyslným řešením. V tomto případě jde o kombinaci karbonových tyčí a plachty na přídi a markýzy na zádi.



Katamarany jsou mezi zákazníky stále oblíbenější. Poskytují více místa na palubě a dávají pocit vyšší stability.

bariérová. Zcela na přídí si posádka může užít opět osově souměrně rozdělenou plochu na slunění a uprostřed pod víkem je k dispozici elektrický navigátor.

Na spoustu pohodlí a soukromí se posádka může těšit dole v podpalubí. Zrcadlově umístěné vstupy dolů před kormidlem vedou vždy do jednoho z trupů. Pod schůdky je v obou případech koupelna s odděleným sprchovým koutem, směrem dopředu pak ložnice s velkorysým dvoulůžkem s rozměry 158 x 200 centimetrů, která je osvětlována jak oknem ze strany, tak i horním palubním poklopem. Pod postelí je skvěle řešený a dobře osvětlený úložný prostor na zavazadla a další věci. V obou kajutách je stejná výška 200 centimetrů. K lepšímu pocitu soukromí přispívá i fakt, že se jedná o katamaran. Přes vzduchovou mezeru mezi dvěma trupy se z jedné kajuty do druhé nedostanou žádné zvuky, zvlášť přímo při plavbě. Jenže tato mezerka má i další výhodu, kterou jednotrupé lodě nabídnout nemohou. A sice jde o vysoce stabilní řešení, které nepotřebuje žádné extra stabilizátory, a prostor mezi trupy slouží i jako tlumič při pohybu ve vlnách.

Výkonné motory

No a zmínit musíme přirozeně také pohonné jednotky, kterými jsou v základu dva 300koňové V8 motory od firmy Mercury. Připlatit si lze za varianty o výkonu 2x 400 koní. Do nádrží, které jsou umístěny v trupech, se vejde celkově 1 700 litrů

paliva. Při použití výkonnějších agregátů získáte při cestovní rychlosti na toto množství paliva dojezd cca 200–250 námořních mil, což odpovídá vzdálenosti až 460 kilometrů.

Cestovní rychlost dosahuje 23 uzlů, maximální rychlost s příplatkovými motory s výkonem 2x 400 koní je pak 37 uzlů. Na více než 12,5 metru dlouhou loď, která pojme až 12 pasažérů, se vejde 400 litrů pitné a 100 litrů odpadní vody.

Závěrem

YOT 41 působí už na první pohled jako plavidlo, které zaplňuje mezeru na trhu. Spousta chytrých řešení, široké možnosti personalizace a vysoká stabilita na hladině mohou z tohoto katamaranu činit skvělou volbu pro majitele, kteří od své víkendové lodi vyžadují originalitu, ale zároveň snadnou ovladatelnost. Jistě se bude jednat o výbornou volbu i pro ty, kteří budou shánět malou jachtu na pronájem.

S cenou začínající na 475 tisících eurech bez DPH si YOT 41 svoje zákazníky určitě najde i v poměrně velké konkurenci jiných typů lodí. Otázkou je, jak se k této lodi budou stavět mariny. Katamarany totiž většinou platí až dvojnásobnou cenu za kotvení oproti jednotrupým lodím. V tomto případě ale není šířka o tolik větší než u klasické jachty podobné velikosti.

Text Pavel Kreuziger
Foto YOT CATAMARANS



TECHNICKÉ ÚDAJE

YOT 41

Celková délka	12,57 m
Celková šířka	4,49 m
Ponor	1,13 m
Motory	
Standard	2x Mercury V8-300 HP
Za příplatek	2x Mercury V10-400 HP
JPO joystick, autopilot, virtuální kotva, autotrim, zabezpečovací systém, trimovací klapky	
Objem palivových nádrží	1 700 l
Oblast plavby / počet osob	C/12
www.yot-power-catamarans.com	



Louis Erard 2300 Sport Chronograph Blue

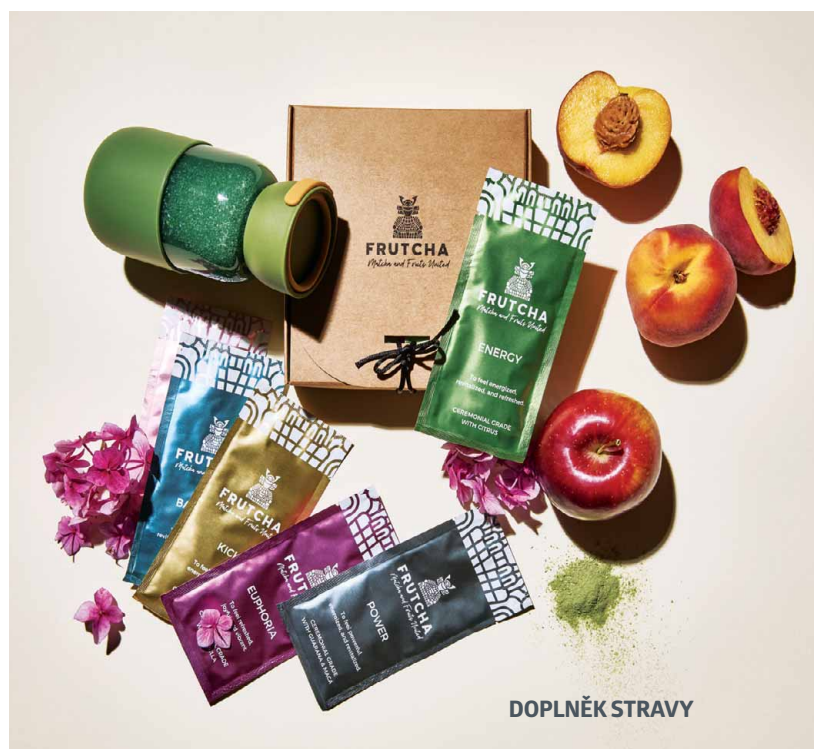
Chronograf, který se odkazuje na švýcarské hodinářské dědictví, navazuje na sportovní eleganci podobně zaměřených modelů. V tomto případě jde však o limitovanou edici pouhých 99 kusů a připomíná rodné město značky La Chaux-de-Fonds a jeho poštovní směrovací číslo. Robustní pouzdro z titanu o průměru 44 milimetrů doplňuje černá keramická luneta, která podtrhuje moderní sportovní vzhled. Automatický chronograf nabízí precizní měření času a vertikální čitelnost typickou pro Louis Erard. Modrý ciferník s retro nádechem kombinuje vintage inspiraci s dynamickým designem. Cena činí 3 333 švýcarských franků bez DPH.

www.louiserard.com

Frutcha Prémiová energie z přírody

Na palubě, v práci i během volna jsme vyzkoušeli Frutchu a musíme říct, že překvapí svou chutí, ale především funkčností. Spojuje bio matchu v ceremoniální kvalitě a mrazem sušené ovoce do osvěžujícího nápoje, který dodává energii a podpoří výkon i soustředění. Příprava je snadná – stačí nasypat do vody, promíchat a během chvilky máte hotový nápoj s ovocnou chutí. Oceňujeme šest příchutí i praktické balení do malých sáčků, které se hodí do kanceláře, sportovní tašky i na cesty po moři. Frutcha je ideálním společníkem tam, kde chcete cítit více energie a zároveň si pochutnat.

www.frutcha.com



DOPLŇKĚ STRAVY



Stylová EV4 přijíždí

Nový elektromobil Kia EV4 zaujme hlavně výrazným designem a čistými liniemi karoserie spolu s vertikálními světlomety. Dalšími benefity jsou prostorný interiér, zavazadlový prostor o objemu až 1 415 litrů nebo tažná kapacita 1 000 kilogramů. Dojezd 625 kilometrů a rychlé dobíjení za 30 minut zajistí i delší cestování. Motor o výkonu 204 koní je dostatečně temperamentní a systém i-Pedál umožňuje jízdu jedním pedálem. S cenou od 940 000 korun představuje EV4 zajímavou volbu pro praktický a stylový elektromobil.

www.kia.cz

Grand California

Chytrý a pohodlný život na cestách



TECHNICKÉ ÚDAJE

Výška	3 077 mm
	max. 3 200 mm pro průjezd
Šířka bez zrcátek	2 040 mm
Délka	5 986 mm
Maximální hmotnost	3 500 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	2 500 kg
Maximální hmotnost soupravy	6 000 kg
Maximální zatížení tažného zařízení	100 kg
Pohon	120 kW (163 HP)
Objem nádrže na vodu	100l
Objem nádrže na odpadní vodu	90l
Počet osob	4
Cena	od 1 714 900 Kč
Cena testovaného vozu vč. všech příplatků	2 150 120 Kč
www.vw-uzitkove.cz	

Obytný vůz řady Grand California přináší maximální komfort pro kempování i dlouhé cesty. Je vybaven mnoha technologickými inovacemi, které lze ovládat hned ze tří zařízení, a to pomocí aplikace California In-Car v infotainment systému, dále přes ovládací jednotku pro kempování v prostoru pro cestující nebo prostřednictvím California App v chytrém telefonu.

Vůz je plně vybaven, i když vnější rozměry kopírují VW Crafter, jehož technika je použita jako základ. „Na palubě“ najdeme mimo jiné kuchyňskou linku včetně chlad-

ničky s mrazničkou a úložným prostorem, koupelnu se sprchovým koutem, toaletu, markýzu, topení i klimatizaci.

Grand Californii lze objednat ve dvou základních verzích. Grand California 600, kterou jsme měli příležitost vyzkoušet a která nabízí místo pro čtyři osoby, nebo nižší, ale delší model Grand California 680, jenž je určen pro dvě osoby. Tato verze se dá objednat i s pohonem všech kol 4Motion. S tímto vylepšením se však nevejde do hmotnosti 3,5 t, tedy je potřeba řidičský průkaz C. Mezi vlastnosti vozu, které usnadní každé

kempování, patří například elektrický schůdek, který se automaticky vysune při otevření posuvných dveří, dále dvoudílná síť proti hmyzu anebo možnost pohodových večerů při sledování filmů díky volitelné satelitní anténě. Dalšími chytrými funkcemi je třeba elektrická parkovací brzda, která usnadňuje ovládání a nepřekáží, když se chcete protáhnout mezi sedadly a podat si něco z lednice.

Vozy je možné si prohlédnout a porovnat ve specializovaném California Center v Auto Jarov Kunratice.



Trackovací zařízení Kasper Novinka se solárním napájením



Firma GOST se zaměřuje na inovace v oblasti systémů pro námořní bezpečnost a nově představuje tracker majetku Kasper. Ten využívá satelitní data a umožňuje vzdálené monitorování s aktualizacemi každých 15 minut. Navíc dokáže pracovat autonomně díky solárnímu napájení.

Jedná se o lehké a kompaktní řešení pro čluny, vodní skútry, elektrokola, kajaky anebo paddleboardy. K tomu se vyznačuje i jednoduchou instalací.

Zařízení Kasper je odolné proti nárazům a vibracím a je vybaveno senzory pro sledování rychlosti, směru a také funkcí zabezpečení dveří nebo nouzovým tlačítkem.

www.gost.com

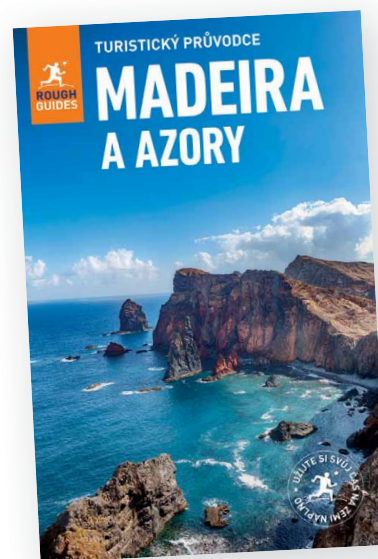
Fenix CP50R Světlo, které udrží palubu i kotviště v bezpečí

Nový model nabíjecí lucerny Fenix CP50R přináší kombinaci velkého výkonu a robustní konstrukce. Bílý světelný tok dosahuje 5 500 lm, při dosvitu až 450 metrů. Svítidla funguje celkem ve třinácti režimech. Kromě běžného bílého světla o více výkonech jsou k dispozici i různá výstražná světla, která mohou být velmi užitečná pro signalizaci v noci nebo v mlze.

Pro napájení využívá lucerna dva výkonné Li-ion akumulátory, které při nižším výkonu nabídnou až 240 hodin výdrže. Dobíjí se přes USB-C. Plné nabití při 18W zdroji zabere cca 3 hodiny.

Odolnost je zajištěna vodotěsností IP66 a nárazuvzdornou konstrukcí. Jachtaři tuto svítidlu ocení v kotvišti, při záchranných pracích či jako silný záložní zdroj světla při výpadku elektřiny. Světlo stojí 4 799 Kč.

www.kronium.cz



Turistický průvodce z Nakladatelství Jota Madeira a Azory

Nespoutaná příroda, divoké vodopády, sopečné laguny a vavřínové lesy. V Nakladatelství Jota vychází novinka z ediční řady Turistické průvodce Rough Guide, která vám přiblíží Madeiru a Azory, zelené perly Atlantiku. Madeira překypuje hojností květin i ovoce, jež tvoří pestrobarevné pozadí pro rozmanité festivaly a tradice. Výrazné kráterové laguny a bohatý podmořský život na Azorských ostrovech zase potěší dobrodruhy a milovníky přírody. Všechny ostrovy lemují zvrásněné skalnaté pobřeží, u kterého se daří velrybám a delfínům. Autorka průvodce Emma Greggová ostrovy důkladně procestovala a ráda se s vámi podělí o své tipy, nejoblíbenější zajímavosti, skryté poklady i mimořádné zážitky. Průvodce je dostupný za 498 Kč.

www.jota.cz

Sea-Doo představuje inovace pro modelový rok 2026 Vodní skútry s vyšší konektivitou a v odvážnějších barvách



okamžitě získal oblibu u majitelů Sea-Doo a nyní je standardní výbavou modelů 2026 RXT-X, Wake Pro a Explorer Pro a u vybraných modelů RXP-X. Větší displej nejenže poskytuje více informací najednou, ale také umožňuje jezdcům sledovat se navzájem na vodě a plánovat a vytvářet trasy.

Přináší také některé jedinečné funkce pro konkrétní modely. Například u modelu RXP-X přidává další vysoce výkonnou funkci Launch Mode, kterou lze ovládat přímo z displeje a která dovoluje

Sea-Doo, značka společnosti BRP Inc., pokračuje v rozšiřování možností svých vodních skútrů prostřednictvím nových funkcí konektivity a dalších vylepšení celé modelové řady Sea-Doo. Jednou z novinek pro rok 2026 je intuitivní 10,25palcový dotykový displej použitý hned u několika špičkových modelů. Lze jej přizpůsobit pomocí inteligentních funkcí připojení a zobrazuje statistiky jízdy, kompas, námořní navigaci s aplikací BRP GO!, ta se dá vylepšit předplatným map Navionics™, hudbu a další vychytávky. Větší displej, který byl poprvé představen u modelu 2025 GTX Limited 325, si





revné varianty, které jsou navrženy tak, aby uspokojily rostoucí poptávku po expresivních stylech. Modelová řada 2026 zahrnuje Spark TRIXX v barvě Gulfstream Blue a zářivé Orange Crush, dále GTI SE 130/170 v kombinaci odstínů Eclipse Black a Laguna Green a modely RXP-X a RXT-X v barvě Gulfstream Blue.

Další technické podrobnosti a specifikace produktů, stejně jako informace o kompletní řadě vodních skútrů Sea-Doo 2026 najdete na www.marine.cz.

Text Eliška Nagyová

Foto Sea-Doo

závodníkům dosáhnout bleskového startu a získat tak náskok před konkurencí. U modelu Wake Pro najdeme režim Ski Mode vytvořený pro provozování vodních sportů, který se ovládá přímo přes dotykovou obrazovku. Nabízí pět různých nastavení, která poskytují specifickou rychlost a zrychlení pro zvýšení bezpečnosti jezdců na základě různých úrovní jejich dovedností.

Sea-Doo dále představuje i nové výrazné barvy pro modelovou řadu 2026. Pro mnoho lidí může být totiž barva sama o sobě určujícím faktorem při rozhodování, jestli si daný skútr koupí, nebo ne. S ohledem na to Sea-Doo uvádí odvážné ba-



SAFFIER SL 46 MED

Plachetnice pro sólo plavby i výlety s rodinou

Na letošním veletrhu Cannes Yachting Festival se uskutečnila evropská premiéra nové vlajkové lodě nizozemské společnosti Saffier Yachts, modelu Saffier SL 46 MED. Tato plachetnice o délce necelých 15 metrů byla navržena s ohledem na potřeby jachtařů, kteří hledají kombinaci výkonu, jednoduchého ovládání a komfortního pobytu na palubě v podmínkách Středomoří.







SL46 může být vybavena velkým genakrem.

Jednoduchý interiér

Pod palubou najdeme světlý a elegantní interiér, jehož design vychází z čistých linií a kvalitních materiálů. Loď disponuje třemi samostatnými kajutami s dvoulůžky a plně vybavenou kuchyní. Uvnitř převažují přírodní tóny a textilie, které podporují pocit vzdušnosti a klidu, tedy aspekty důležité pro delší pobyt na palubě.

Zásadním prvkem modelu SL 46 MED je velký kokpit, který slouží jako hlavní obytný



Plachty mají sportovní střih a takeláž umožňuje optimální trimování.

Snadné ovládání

Loděnice Saffier Yachts, sídlící v Ijmuidenu v Nizozemsku, si během let vybudovala renomé výrobce luxusních plachetnic pro snadné ovládání, často i jedinou osobou. Nový model SL 46 MED tuto filozofii dále rozvíjí. Nabízí jak sportovní potenciál, tak promyšlený venkovní i vnitřní prostor, který odráží pohodový středomořský životní styl.

Plachetnice byla koncipována s důrazem na funkčnost, bezpečnost a výkon. Trup je vyroben z lehkých kompozitních materiálů, které přispívají ke zlepšeným jízdním vlastnostem za všech povětrnostních podmínek. Plán plachet byl navržen tak, aby byla umožněna rychlá, ale zároveň snadno ovladatelná jízda, a to i při sólo plavbě.

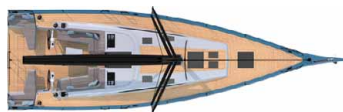


Sportovní ambice nejsou v žádném případě na úkor pohodlí.



SL46 zvládne ovládat i málo početná posádka.

prostor během kotvení i během plavby. Paluba byla navržena tak, aby poskytla maximální využitelnost při zachování estetické jednoduchosti.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Saffier SL 46 MED

Celková délka	14,9 m
Celková šířka	4,45 m
Ponor	2,2 m
Hmotnost	10 900 kg
Plocha hlavní plachty	68 m ²
Plocha geny	50 m ²
Plocha code 0	163 m ²
Plocha genakru	199 m ²
Motor	Yanmar 4JH57
Výkon motoru	57 HP
Objem palivové nádrže	220 l
Objem nádrže na vodu	400 l
Objem nádrže na odpadní vodu	60 l
Počet kajut	3
Počet lůžek	6
Materiál trupu a paluby	infuzovaný sklolaminát
Oblast plavby CE	A
Design	D. Hennevanger, Kees van de Stadt
Architekt	Saffier Yachts B.V.
www.saffieriyachts.com	

Dvě varianty

Výrobce nabízí dvě varianty palubního uspořádání, a to SL 46 MED a SL 46 NORTH, které odraží rozdílná přání majitelů.

Varianta MED je opatřena nastavitelnými lavicemi a nízkou zadní palubou, která slouží jako pohodlná relaxační zóna se snadným vstupem do vody. Verze NORTH počítá se samostatnou garáží pro pomocný člun na zádi, což umožňuje prozkoumávání vod i v odlehlých oblastech.

Saffier SL 46 pravděpodobně nenajdete v nabídce charterových agentur. Je to totiž loď, která kladie důraz na něco jiného, než je co nejnižší cena.

Text Eliška Nagyová

Foto Saffier Yachts



Majitelská kajuta v přídi

inzerce



FOUNTAIN PAJOT
SAILING CATAMARANS



Fountaine Pajot NEW 44



OFICIÁLNÍ DEALER
BENETEAU
FOUNTAIN PAJOT



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

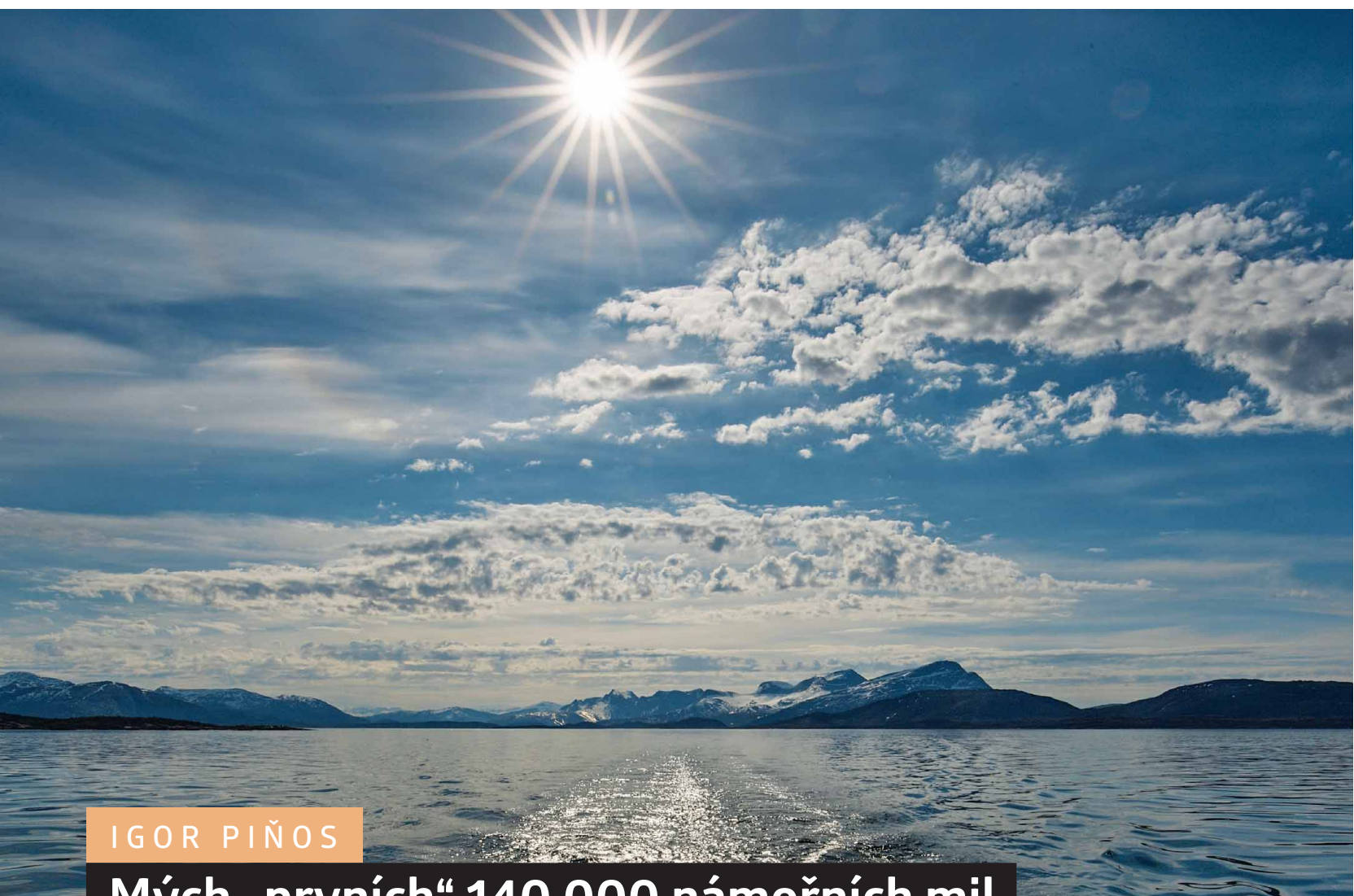
bezecny@bemexboot.com

charter, kurzy: +420 724 041 592

office@bemexboot.com



www.bemex.cz



IGOR PIÑOS

Mých „prvních“ 140 000 námořních mil

V měsících dubnu a květnu letošního roku jsem absolvoval svoji dvanáctou přeplavbu Atlantiku. Z toho čtvrtou obtížnějším východním směrem z ostrova Guadeloupe do Evropy na Mallorcu. Připsal jsem si tím do své jachtařské knížky dalších 3 800 námořních mil. A dne 8. 5. 2025, den před příplutím do přístavu Ponta Delgada na azorském ostrově Sao Miguel, jsem tak dovršil svých „prvních“ 140 000 námořních mil jako skipper na námořních jachtách.

Moře mi učarovalo už v útlém dětství. Sen se splnil o mnoho let později. Než jsem se dal na námořní jachting, plavil jsem se jako lékař na obchodních lodích Československé námořní plavby. U velké plavby se to nepočítá na míle, ale na týdny a roky strávené na lodi. Takto jsem absolvoval dvě cesty kolem světa a celkem prožil, sečteno čistého času, čtyři roky života na palubě velkých námořních lodí. Jedna z mála možností, jak se tehdy

dostat „za dráty“. Bylo to velmi poučné, mimo jiné proto, že jsem poznal, že se sice máme hůře než na Západě, ale že se jinde mají ještě úplně jinak, a to daleko, daleko hůř. Nejdřív jsem si myslel, že nejhůř je v Bangladéši. Pak jsem navštívil Severní Koreu a bylo jasno. Byly z toho dvě cesty kolem světa. První na palubě lodi m/s LIPNO probíhala po tak zvaných socialistických zemích. Vypluli jsme z Polska, na Kubě jsme ve třech přístavech postupně naložili cukr, který

Kubánci sháněli dva měsíce po celé Kubě. Ten jsme odvezli do Číny do Kantonu. Odtamtud jsme pluli do Severní Koreje do přístavu Hungnam. Nezapomenutelný, ale děsivý a těžce působný zážitek. Tam jsme naložili rudu a odpluli do Šanghaje. Po šesti týdnech čekání na kotvě „na rejdě“ bez dohledu břehu v nepříjemném monzunovém počasí jsme konečně vpluli do města, které ještě tehdy vypadalo jako za starých časů. Nebyl tam ani jeden mrakodrap

a po ulicích jezdila jenom jízdní kola. Naložili jsme směsné kargo od konzerv se žampiony až po bedny s houslemi a se zastávkou „na bunkr“, tedy doplnění paliva, jsme tenkrát ještě bezpečným a klidným Rudým mořem přes Suez dopluli zpět do Polska.

Druhou cestu kolem světa jsem absolvoval na lodi m/s KARLOVY VARY. Po předchozím pendlování přes Atlantik jsme vypluli z přístavu Tilbury na Temži pod Londýnem na Jamajku, kde jsme naložili bauxit. A přes Panamu jsme jej dovezli do přístavu Kitimat v severozápadní Kanadě, v indiánském teritoriu. Fascinujícím komplexem ostrůvků a fjordů jsme vypluli zpět na volné moře a po úžasné plavbě po řece Columbia jsme dopluli do tehdy jednoho z nejhezčích měst Ameriky, do Portlandu. Tam jsme naložili obilí a severní cestou, po ortodromě až na sever od Aleutských ostrovů, jsme jej odvezli do dvou japonských přístavů Himeji a Hakata. Odtamtud jsme přepluli do malého čínského města o jednom milionu obyvatel jménem Yantai. Celý měsíc jsme zde nakládali tak zvané pokrutiny, tedy výlisky z olejnatých semen. Nakládka probíhala jako před sto lety, lodním jeřábem se náklad v pytlích přeložil na palubu. Kuliové jeden každý pytel rozřízli nožem, vysypali tu trošku do hlubin nákladových prostorů lodi, až jsme je konečně naplnili a vypluli směr Evropa. Následovala opět bunkrovací zastávka v Singapuru. A cesta Suezským průplavem, ten-



Kanál Beagle, jižní pobřeží Ohňové země, Chile

tokrát do britského Liverpoolu. Vyložili jsme náklad a přepluli do holandského Vlissingenu. Odtud nás autobus, po roce stráveném na moři, přivezl zpátky domů. Pobyt v Liverpoolu byl velice zajímavý. Ve čtvrti doků byla na každém rohu hospoda. A v každé byl v poledne pro potěšení obědvajících dokařů opravdový divoký striptýz. V další hospodě hrál každý večer živý orchestr

staré vaudevillové šlágry a bavila se celá hospoda od mladých po staré. Nic z toho už dnešní námořníci nezažijí. Moderní technologie je schopna vyložit a naložit celou loď za několik hodin. Posádka se často ani nedostane na břeh. A i kdyby, nesmí si tam dát ani jedno pivo. Suchý zákon už platí i na břehu. Jen doba nalodění se zkrátila většinou na tři měsíce.



Svolveer, právní centrum, Lofoty, severní Norsko



Po průjezdu přes Biskajský záliv širý Atlantik, oteplení, klid, prosinec před Vánoci

Když docházelo k zániku naší námořní plavby, jako první zrušili funkci lodního lékaře. Ale moře volalo, a tak jsem začal podnikat v oblasti námořního jachtingu. Je to letos přesně 30 let. Postupně jsem navázal spolupráci s téměř všemi tehdy existujícími většími charterovými společnostmi a některé mi začaly svěřovat dálkové transfery nových lodí z loděnice nebo z přístavu nastrojené do cílové destinace. První plavby byly z jižní Francie do Řecka. Byla to dobrá námořnická škola, protože lodě se nakupovaly v zimním a jarním období, aby byly včas připravené na charter na začátku letní sezony. Znamenalo to odjezdy z oblasti kolem Toulonu v únoru nebo v březnu. Zažil jsem nejen bouře, ale také mlhy, krupobití atd. Už samotný první průjezd Messinou, ale pak zejména Korintským průplavem byl úžasný zážitek.

V prvním roce jsme neměli ani GPS a navigovali jsme klasicky podle terestrické navigace a DR. Pak jsme získali první ruční GPS s přesností na stovky metrů. Ukazovaly jen zeměpisnou šířku a délku, vše opět na papírovou mapu. Přístup k předpovědi počasí byl tehdy problematický. V podstatě jediným zdrojem byla předpověď počasí přes oficiální kanály na VHF. Potom jsme už vozili širokopásmový přijímač, který umožňoval poslouchat předpo-

věd počasí na krátkých vlnách i na širém moři. Dobrým zdrojem bylo také sednout si v přístavní hospůdce k televizi a dívat se na předpověď po hlavních zprávách v televizi. Později jsem si koupil kapesní přijímač NAVTEX. Ten ale

V místním muzeu jsme se dozvěděli, že se zdejšímu pobřeží říká odjakživa Costa de Muerte, tedy pobřeží smrti. No měli jsme namále...

na oceánu nefunguje, signál 518 kHz má dosah nanejvýš 200 námořních mil v noci, ve dne tak 50.

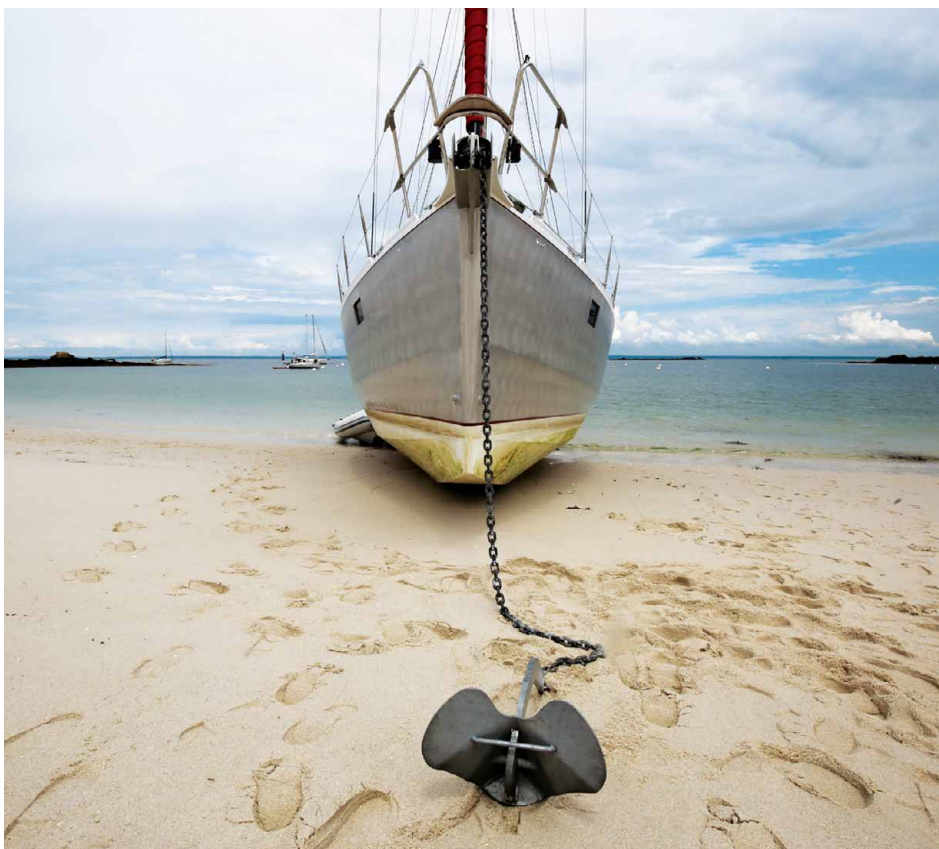
V roce 2001 mi pak společnost Kiriacoulis svěřila první transfer z jižní Francie do Karibiku na základnu na ostrově Martinik v Le Marin. Vyplouvali jsme v polovině prosince na nové Bavarii 44. Na lodích samozřejmě nebylo topení. Do Gibraltaru jsme doplouvali za bouře síly 11 Bf. Tehdejší lodě ještě neměly spolehlivý autopilot ani sprayhood, ani bimini. Vše se odehrávalo na otevřené palubě. Pro kormidlování proti vlnám se tehdy velmi osvědčil plexisklový laboratorní štít, aby slaná voda nestříkala přímo do očí a kormidelník aspoň něco viděl. Další plavba z Gibraltaru na ostrov Lanzarote proběhla už v relativním klidu. S výjimkou jedné oblasti bou-



Špicberky, příprava na zakotvení, srpen



Náš průvodce v domorodém kroji – ostrov Pentecost, Vanuatu, západní Pacifik



Alubat Ovni se zasouvacím kýlem v praxi – beaching, severní Bretaň, Francie

řek s blesky, později jsme tomu říkali „elektrická noc“. Naštěstí nás žádný blesk nezasáhl. A na Štědrý den 2001 jsme se odpoledne uvázali v přístavu Arrecife na Lanzarote. Nebyla tam žádná marina, jen dva pontony bez zázemí. Ku-

podivu největším problémem na další cestu bylo, kde na Kanárských ostrovech sehnat plynové bomby na výměnu. Na Vánoce byly totiž všechny vyprodány. Starší dáma z vedlejší lodi nám potom poskytla dvě svoje s tím, že si je

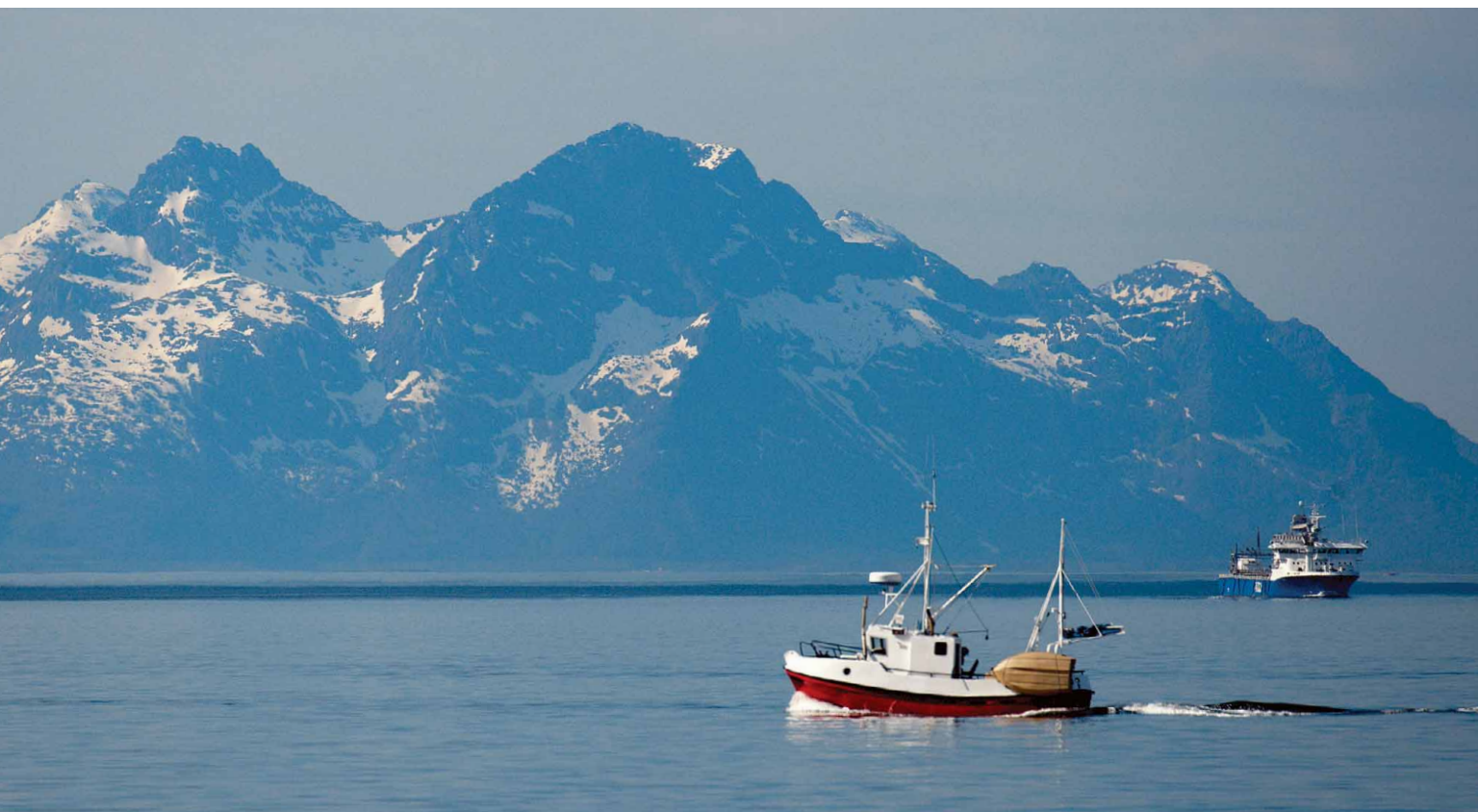
po Novém roce vymění. Cesta z Kanárských ostrovů dál na Kapverdské ostrovy probíhala již v klidu. A na Nový rok 2002 jsme spustili kotvu v Mindelu na ostrově Sao Vicente. Marina tam tehdy taky nestála a země se ještě vzpamatovávala z komunistického experimentu a pobytu spřátelených kubánských žoldnérů. V krásném koloniálním městečku byla jediná restaurace hodná toho jména, Pica Pau. Dnes byste to tam nepoznali. Neuvěřitelný rozvoj jachtařské i další turistiky způsobil, že město je dnes výstavné, bohatě zásobené a oplývající vším, co si návštěvník jenom může přát. A pak dál už jen to, čemu Ruda Krautschneider říká „vejlet pro dědky“, totiž s pasátem dva týdny až na Martinik.

Jediným prostředkem k získání předpovědi počasí na oceánu bylo tehdy vysílání Radio France International v 11:40 GMT, které dávalo počasí pro celý úsek plavby Atlantikem. Sice ve francouzštině, ale zcela srozumitelně.

Z jižní Francie jsem potom odvezl ještě další dvě jednotrupové lodě. Nikdy jsem ale tolik nespravoval po celou cestu jako u lodi Alubat Ovni. Postupně se vybavení lodí zlepšovalo. Přibyl sprayhood a bimini top. A hlavně funkční a spolehlivý direct drive autopilot. Na předpověď počasí jsem zprovoznil krátkovlnné rádio s SSB



Vjezd za přílivu do vnitřního přístavu, Belle Ile, jižní Bretaň, Francie



Severní Norsko na přístupech k Narviku

modulací, kterým jsem přes zvukovou kartu přijímal do počítače weatherfax. Dalo to trochu práce s laděním, výběrem vhodné frekvence a vstáváním ve vhodnou noční dobu. Ale výsledkem byly oficiální předpovědní mapy NOAA až na 72 hodin. A většinou v kvalitě srovnatelné s internetem.

Pak přišly další výzvy. V roce 2003 se na mě obrátil soukromý majitel, který si našel „výhodnou koupi“ second hand jachty na ostrově Raiatea ve Francouzské Polynésii. Všichni mi radili, abych se vydal cestou popsanou v publikacích Jimmyho Cornella. Totiž na jih na Australské ostrovy, potom ve „čtyřicátkách“ směrem k jihoamerickému pobřeží a dál s Humboldtovým proudem na Panamu. Měsíc čekání na administrativní a technické vyřízení koupě lodi a její předání jsem využil ke sledování počasí. A nakonec se rozhodl vyrazit vlastní cestou, a to z Tahiti skrze souostroví Tuamotu na Markézy a odtamtud po okrajích jižních pasátů na ostrý protivítr přibližně 006 stupňů N přímou cestou směr Panama. Pomáhal nepatrný sotva dva stupně široký rovníkový protiproud. Jenže v době čekání dezertovali pod nátlakem z domova postupně mí dva kamarádi, jeden odletěl ještě z Papeete, druhý z Markéz z Nuku Hiva. Zbývajících pět týdnů jsme tak pluli ve dvou, z toho čtyři týdny



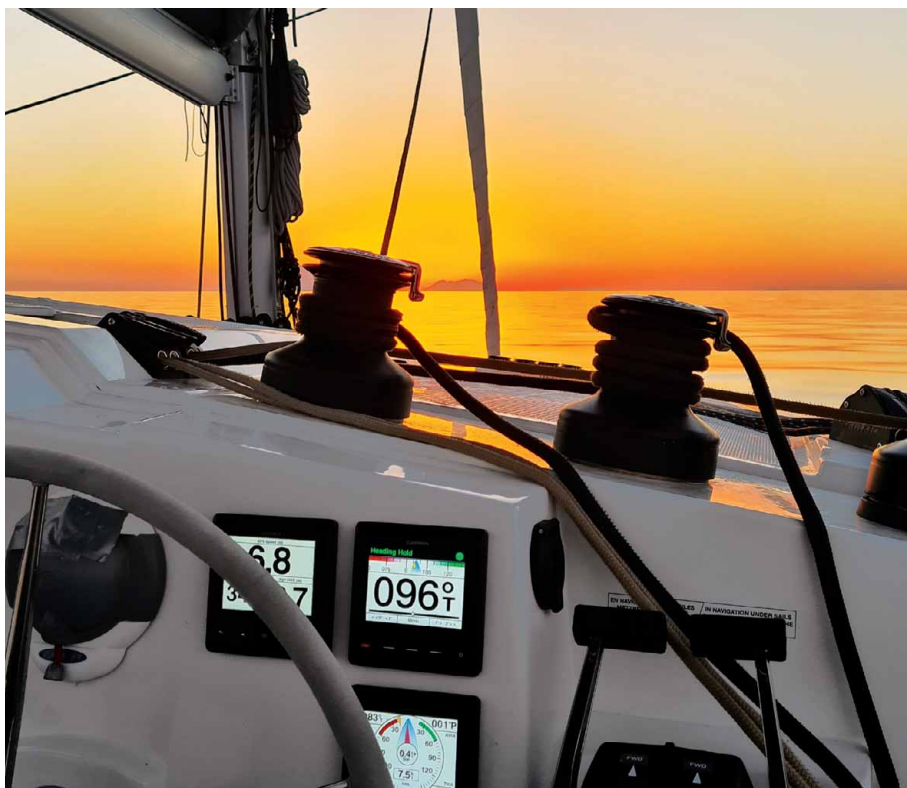
Atol Maupiti, Francouzská Polynésie

bez autopilota, který to po týdnů vzdal. Každý z nás tak držel kormidlo 3x 4 hodiny denně, tedy celkem 12 hodin. Po pěti týdnech jsme dorazili do Panamy. Absolvovali jsme bez agenta, sami, neuvěřitelnou anabází administrativních překážek a konečně propluli Panamou. Na druhé straně nás ovšem čekal srpnový Karibik se vším, co to přináší. Před neproniknutelným počasím jsme se uchýlili do kolumbijského přístavu Car-

tagena de Indias, kde loď zůstala až do zimy, kdy se dalo plout dál. Já jsem tam ovšem potkal plachetnici svého srdce, jmenovala se BOHEMIA a byla to nádherná jen sedm let stará dokonalá replika slavného designu Johna Hannya z roku 1924, tak zvaný tahiti ketch.. Nejmenovala se BOHEMIA náhodou, jejím majitelem byl český emigrant z roku 1948. Ze zdravotních důvodů už na ní nemohl moc plout, tak jsme se domluvili

na koupi. Na té jsem pak už jako její nový spolu-majitel v prosinci plul dál. Až na Britské Panenské ostrovy. Ale to už je jiná kapitola.

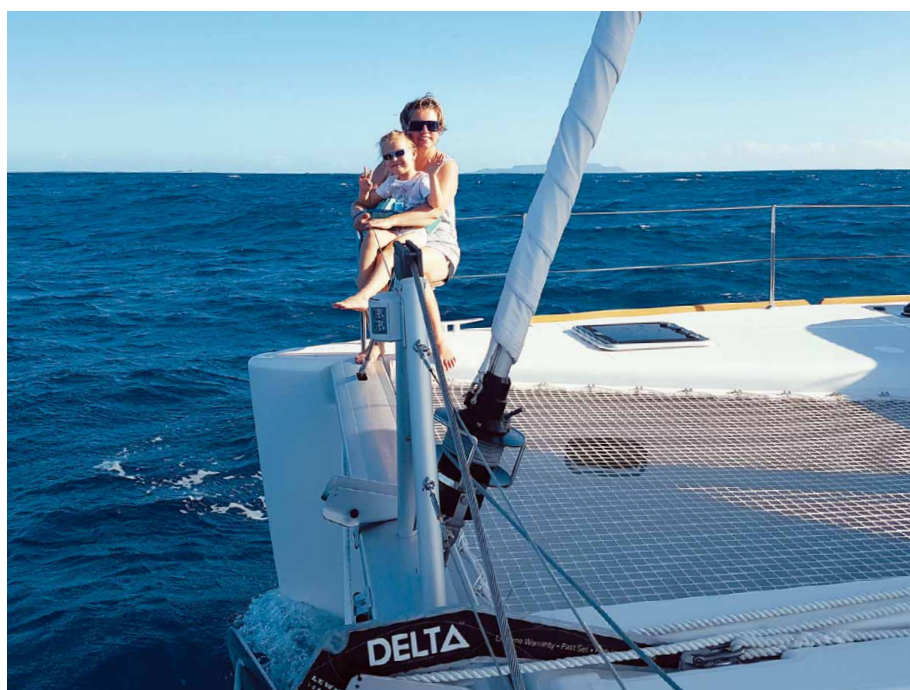
Následně přišly další výzvy. A to byly zimní transfery nových katamaranů z přístavů na atlantické straně Francie. Tyto plavby probíhaly opět od prosince do února. A hlavní výzvou, které bylo třeba čelit, byl zlopravětný Biskajský záliv. Ten je nebezpečný i v létě, natož potom v zimních měsících od prosince do března. Hned při první plavbě v prosinci 2009 jsme se kolem Cabo Villano náhle dostali do něčeho, co v předpovědi opravdu nebylo. Byla to bouře, kde vlny, jež se přiblížily pobřeží, dosahovaly dle oficiálního bulletinu, který jsme ale viděli až zpětně, výšky 12 a více metrů. Naštěstí jsme se v tomto počasí nějakým způsobem dostali do přístavu Las Camarinas a bezpečně se přivázali v miniaturní marině. Uvnitř, kde průvodce slibuje „good shelter from all around“, nám anemometr ukazoval vítr 55 uzlů. Na původní předpovědi byl vítr 15 kn. V místním muzeu jsme se pak dozvěděli, že se zdejšímu pobřeží říká odjakživa Costa de Muerte, tedy pobřeží smrti. No měli jsme namále. Těchto transferů z La Rochelle, Bordeaux nebo Les Sables d'Olonne byla potom ještě celá řada. Ať již do Karibiku, nebo kolem Evropy do Řecka či Chorvatska. Při zatím poslední plavbě z La Rochelle jsme museli čekat začátkem prosince 12 dní v přístavu, než se počasí natolik uklidnilo, že bylo možné vyplout. Alespoň nám to zdejší francouzská gastronomie a vína trochu



Ráno po přeplavbě z Messiny se blížíme k řeckým ostrovům.

usnadnila. Takové ústřice na ostrově Oleron je něco delikátního. Plavba Biskajským zálivem je záluďná také proto, že na španělském pobřeží prakticky není přístav, kam se dá schovat, až po La Coruňu. Musíte proto vyčkat minimálně na tři dny vhodného počasí, kdy se dá doplnout alespoň za Cabo Villano. Kontinentální šelf také pokračuje

relativně malými hloubkami desítky mil od břehu a vlna, která přichází ze širého Atlantiku, se na mělčině vzedme do mnohonásobných výšek. Tehdy ovšem ještě nikdo nevěděl nic o nebezpečí, které tam již o rok později rozpoutá zdvižené hejno kosatek podél celého portugalského pobřeží až do Gibraltaru.



Čtyřletá námořnice právě přeplula Atlantik a blíží se k ostrovu Guadeloupe, v pozadí ostrov La Desirade, Nový rok

Jako novinku jsem začal s sebou časem vozit satelitní telefon Iridium. Jeho použití k digitální komunikaci ale jednoho může připravit o nervy. A situace se rok od roku plynule zhoršovala. Mezitím se objevil nový fenomén Starlink. Letos jsem si s sebou vzal poprvé sadu Starlink mini. A musím říci, že to je teprve technologie hodná naší doby. Zařízení samo i provoz je nejen že spolehlivé, rychlé, ale také finančně podstatně méně náročné, než je zastaralá technologie Iridia. Celá souprava se hladce vejde do kufříku, který vyhovuje parametrům kabinového zavazadla. Problém je spolehlivý zdroj 240 V, který utáhne spotřebu cca 25 W. A jak drát dostat ven na palubu k anténě, která je sama zároveň WiFi routerem. Někdy by člověk snad řekl, že možná to dříve nebylo tak úplně k zahazení se na pár týdnů od spojení úplně odstříhnout. Když jsem kdysi vyplouval z Markéz, tak jsem z telefonní budky na břehu zavolał své partnerce a řekl jí, že když se do dvou měsíců nikde nevynořím, ať mě dá hledat. AIS tehdy samozřejmě taky ještě nebyl. Mělo to něco do sebe...



Nástup posádky k fotografování – Lofoty

Velká výzva přišla v roce 2011, kdy mi velká charterová společnost svěřila transfer tří nových katamaranů Catana z Francie až na Novou Kaledonii. Bylo to 16 000 námořních mil, včetně plavby Panamským průplavem a návštěv ostrovů snů. Po vyplutí z Panamy jsme se těsně propletli souostrovím Galapág, za 24 dnů se zastavili na Markézách opět na Nuku Hiva, pak Raiatea, Maupiti ve Francouzské Polynésii, atol Suvorov na Cookových ostrovech, Samoa, Fidži, zapomenutý ostrůvek na severozápadním okraji souostroví Tonga a dojeli jsme až na Novou Kaledonii. Celou tuto plavbu jsem ještě absolvoval s daty z weatherfaxu a pro hlasové služby jsem používal Inmarsat Isat. Hlasové služby Isat fungovaly mnohem lépe než Iridium, bohužel data výrobci dodneška nezvládli. Nicméně s příchodem Starlinku je toto vše již věcí digitální historie.

Mé čtyři plavby přes Atlantik východním směrem probíhaly vždy na katamaranu. Což má své výhody i nevýhody. Výhodou je podstatně větší pohodlí pro posádku a daleko stabilnější plavba na klidném nebo mírně vzdutém moři. Stará doporučení, která se od Kolumba moc nezměnila, radila volit cestu nejdříve severním směrem na Bermudy, tam případně doplnit palivo, a dále

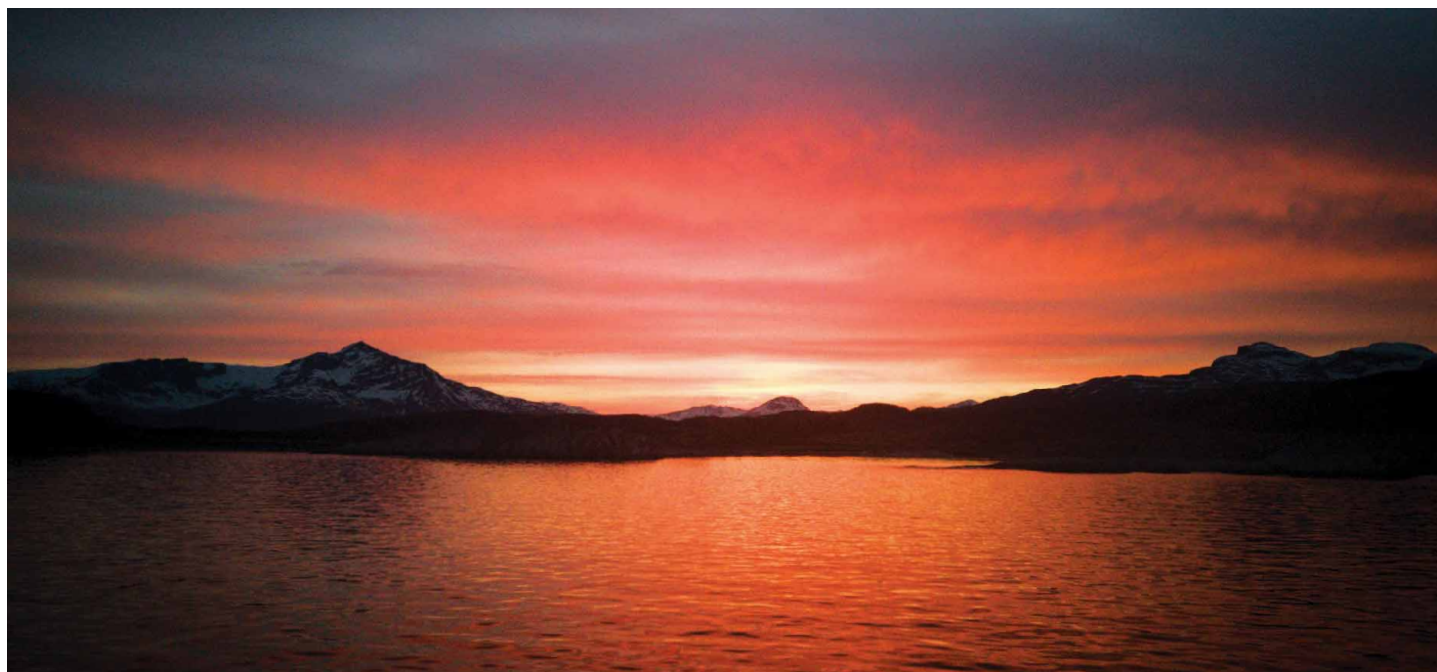
na východ s předpokládanými západními větry na Azory a odtamtud pak do Evropy. V dnešní době již, zvláště pro ty, kteří nejsou plachetními puristy, se prosazuje cesta víceméně po ortodromě na Azorské ostrovy. Důležitá je dostatečná zásoba nafty v kanystrech. Já jich vozím dvacet. Oproti cestě opačným směrem, kde člo-

věk pluje z ošklivého počasí do hezkého, tj. z Evropy do Karibiku, tady plujeme z příjemné pasátní oblasti přes tišiny až do oblasti jarního severního Atlantiku, kde jde přes vás jedna tlaková níže přes druhou. A solidní informace o počasí vám může ušetřit mnohá trápení. Každá cesta je jiná. Někdy jsme „motorovali“ celých osm dní, teď naposledy jen dva a půl. Jednou jsme uprostřed oceánu přišli kvůli technické závadě o všechnu zásobu pitné vody. Katamarany totiž většinou mají tanky spojené v jeden systém, takže o všechnu. Vozím vždycky bezpečnostní zásobu v pet lahvicích, ale ne na nějaké plýtvání. V pondělí dostal každý pět litrů vody s tím, že v sobotu dostane další. A taky to šlo. Muselo. Ke konci pak také dost přšelo, a něco jsme nachytali...

Mimořádně populární je zastávka na ostrově Faial v přístavu Horta na Azorech. Bohužel v posledních letech je přístav stále naprosto beznadějně plný. A můžete mluvit o štěstí, pokud se dostanete aspoň na kotvu uvnitř přístavního bazénu, na místo u pontonu zapomeňte. Pozor. Portugalsko je velmi konzervativní v administrativních otázkách. A přejezd Schengen/ne Schengen vyžaduje plné celní a imigrační odbavení i po příjezdu z francouzských ostrovů, které jsou součástí EU i Schengenského prostoru. Pokud ale stihnete doplnit posléze do pevninského Portugalska do deseti dnů, znovu se již odbavovat nemusíte. Horta má tu výhodu, že patří k ikonám jachtařského světa. Zastavili se tady snad všichni slavní mořeplavci. Dokonce prý počínaje Joshua Slocumem přes sira Fran-



Marina Gouvia, Korfu



Večer na kotvišti – fjordy jižního Chile

cise Chichestra až po Erica Tabarlyho. Pozdější dva již jistě navštívili také slavný Sport Bar. Pokud ale dovedete přežít bez toho, abyste namalovali na zeď nebo dlažbu přístavního mola svůj emblém, doporučuji pokračovat dále až na ostrov Sao Miguel, do přístavu Ponta Delgada. V Hortě vám nic neopraví, nejsou tam ani žádné náhradní díly ke koupi. Mechanik nebo v našem případě elektrikář přijde, udělá diagnózu a nouzové řešení, ale tím to končí. Naopak v Ponta Delgadě se mi nikdy nestalo, že by něco nebylo k dispozici, a zdejší servisy fungují opravdu dobře. Místo u pontonu bylo vždycky, za velmi rozumný poplatek pod 50 eur.

Mezitím ale vyvstal téměř u konce cest nový problém a tím jsou útoky kosatek. Všechno páchá jedno hejno, vedené snad ještě žijící

velkou Gladys. Rozšířily svoje útočné teritorium podle toho, jak se stěhují za táhnoucími tuňáky. Zajímavé je, že útočí výhradně na jachty. A nechávají na pokoji rybáře. Jejich hlavní zábavou je okusování kormidel. Útoků již byly stovky a čtyřikrát to vyústilo až k úplné zkáze jachty. Spolehlivá ochrana neexistuje. Doporučuje se kde co, snad nejúčinnější jsou ultrazvukové plašiče. Ale musí být zapnuté po celou dobu plavby. Oblast jejich útoků už sahá od Biskajského zálivu až po Gibraltar. Dobrou pomůckou je portál www.orcas.pt, který ukazuje poslední zaznamenaná místa výskytu i útoků tohoto hejna. Je proto dobré zvolit trasu, která je co nejdál od jejich výskytu za posledních pár dnů. Mně se osvědčilo připlout z oceánu přímo na severozápadní cíp Maroka u Cap Spartelu tak, aby tam byl člověk

za svítání, a odtud plout podél břehu, aby se mohl úspěšně vyhýbat rybářům a jejich zařízením. A pak plout na motor co nejvyšší rychlostí, jak je jen možné. V případě pozorování kosatek uhnout na hloubku pod 20 metrů, která se jim už tolik nezamlouvá. Španělské zelené ministerstvo má ale problém jediný, a to aby se těm kosatkám nějak neublížilo. Proto například házení prskavek nebo malých silvestrovských dělobuchů je ve Španělsku přímo trestným činem. Prozatím se kosatky nepouštějí příliš na východ do Středozemního moře. A když se vám podaří proplout úžinou, čekají na vás už jen problémy Středozemního moře. Ale to už je jiné téma.

Text Igor Piños
Foto archiv autora

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 GIBRALTAR,
OD PANAMY PO SEYCHELY
- **KAPITÁNSKÉ ZKOUŠKY - MDČR**
PŘEDNÁŠÍ VÝHRADNĚ KAPITÁNÍ OCEÁNSKÉ PLYBY
- **AUTORIZOVANÝ PRODEJ LODÍ**
NEJŠIRŠÍ PORTFOLIO ZNAČEK, JACHTY - KATAMARANY
- **PROFESIONÁLNÍ DÁLKOVÉ PŘEVOZY**
ATLANTIK - PACIFIK - EVROPA



IGOR PIÑOS
ZNÁME CO PRODÁVÁME - UŽ 31 LET!

VÝHRADNÍ ZÁSTUPCE

Marina Maløy



S ANNOU ZA SEVERNÍ POLÁRNÍ KRUH

Část druhá, z ostrova Alden na ostrov Storfosna

Z Aldenu jsme vypluli ve čtvrtek 5. června 2025 v 9:30 za stále trvajících jižního větru, i když zeslábl na 20 uzlů. S kosátkou a motorem činila naše rychlost kolem 6 uzlů. Zamračilo se a zatímco se nám za zádi propadal štít Aldenu do moře, otvíraly se před příděl další a další průjezdy.

Z počátku jsme měli na levoboku volné moře a ve 12:40 jsme minuli na 61°36' N na útesu stojící maják Tussen/Tabben, vyhlížející jako bílá chalupa s věžičkou. Zde se náš kurz zalomil na severovýchod, odpoledne jsme se propletli do fjordu mezi ostrovem Bremangerlandet a vlastní pevninou, propluli ramenem směřujícím skoro na východ a v jeho koleni mezi horskými štíty otočili téměř na západ. Poté co jsme obepluli západní špičku na severu ležícího ostrova Rugsundøya, objevil se před námi most, za nímž leží na ostrově Vågsøy přístav Måløy s malou marinou. Zde jsme se v 17:30 vyvá-

zali na vnější straně pontonového mola. Po uhrazení poplatku 350 norských korun v mobilní aplikaci nám kapitán předal kód ke sprchám a toaletám v servisní budově, kam jsme si postupně zašli. Strávili jsme na moři osm hodin a upluli 46 námořních mil, z Bergenu celkem 112 mil.

Kolem nejzápadnějšího výběžku Norska

Přes noc pršelo a v pátek déšť vytrval až do desíti. Po dokoupení zásob jsme se v 10:30 odvázali a pluli jen s motorem úzkým fjordem mezi ostrovy Vågsøy a pevninou téměř přímo

na sever. Jižní vítr zeslábl na 4 Bf, takže kosátku jsme vytáhli až v 11:45 na prostornější vodě jižně od protáhlého poloostrova, který je třeba objet otevřeným mořem, technicky Atlantikem. Zde se Golfský proud přimyká těsně k pobřeží a pokud vane silnější severní vítr proti proudu, generuje nepříjemné strmé vlny. Poloostrovu se říká Stad a je zakončen mysem West Cape, neboť se jedná o nejzápadnější pevninský výběžek Norska.

Vzhledem k jižnímu větru jsme obepluli West Cape bez problémů, i když jsme cítili, jak se ANNA zvedá a klesá na dlouhých oceánských



U boku velrybářské lodě



Maják Tabben

vlnách, přicházejících od jihozápadu, výsledek silného jižního proudění v předchozích dnech. Nemuseli jsme ani hluboko na západě objíždět mělčiny a útesy, což je za severních větrů nutné, a mohli si v klidu vyfotografovat West Cape ze vzdálenosti asi jedné míle. Po obeplutí mysu jsme zamířili na severovýchod, ale vzhledem k příznivému počasí pokračujeme otevřeným mořem, na 62°16' N míjíme bóji SK Eegene, poté se stáčíme na východ a vstupujeme opět mezi ostrovy. V 17 hodin necháváme na levoboku ostrov Fosnavåg s přístavem Eggesbø a v 18:15 se v místě zvaném Tjørnvagane vyvazujeme k boku velrybářské lodě. Nachází se zde poslední továrna na zpracování

tulení kůže v Norsku a majitel je známý našeho kapitána. Už nás na palubě velrybářské lodě čeká a pomáhá nám s vyvazováním.

V Norsku se stále loví menší velryby pomocí lodí o délce asi 30 metrů, s harpunovým dělem na vysoké přídi a mrazírnou pod palubou středolodí. Zmrazené maso se porcuje a běžně prodává, my se dočkáme výslužky v podobě tří balíčků. Velrybí maso je tmavé jako hovězí a při pozdější konzumaci se shodujeme, že chutná trochu jako divočák.

K večeru se vyčasil, což znamená definitivní konec jižního proudění. Kosatku jsme měli jen

na ozdobu a rychlost 5 uzlů dával ANNĚ hlavně motor. V noci poprvé vůbec neprší.

Brandal a Muzeum Severního ledového oceánu

Sobotu 7. června pojal kapitán spíše jako odpočinkový než plavební den. Napřed dobíráme na plovoucím mole za továrnou naftu a vodu a loučíme se s majitelem velrybářské lodě, jeho ženou a jejich psem, kteří přišli na molo nás vyprovodit.

Skutečně vyplouváme v 10:15 za slunečného dne a na úplně hladké vodě za absolutního bezvětří. Plujeme asi jen tři hodiny na motor pořád kolem



Alden za zádi



Muzeum Severního ledového oceánu v Brandalu

břehu na pravoboku, vlastně obeplouváme ostrov Hareidlandet na východní stranu, kde leží vesnice Brandal s malým přístavem. Je to k neuvěření, ale v tomto zapadlém hnízdě se nachází Eismeermuseum, tedy Muzeum Severního ledového oceánu, které má v Evropě snad obdobu jen v Muzeu Arktidy a Antarktidy v Petrohradě.

V Brandalu se vyvazujeme ve 13:30 a hned jdeme do muzea. Je to třípatrová světle hnědá dřevěná budova, vevnitř nacpaná exponáty z norské exploatace Arktidy. Jsou zde modely plachetních a parních lodí, které lovily velryby, ryby a tuleň u Špicberků, součásti jejich výstroje, pušky, kompas a sextanty, celé scény ze života v Arktidě včetně vycpaného ledního medvěda a rodinky tuleňů, fotografické panely, představující norské polárníky a rejdaře. Jeden z nich je věnován našemu včerejšímu hostiteli, který proslul plavbou na replice vikinské lodi GAIA z Grónska až do Jižní Ameriky, do povodí Amazonky a do Ria de Janeiro.

K muzeu přísluší i vedle stojící velká hala s prosklenými štíty, která je vlastně postavena nad suchým dokem, v němž spočívá jako muzeální exponát loď AARVAK, postavená v roce 1912 pro lov tuleňů v Arktidě.

Blížíme se arktické oblasti

Z Brandalu jsme vypluli v 15 hodin jen na krátký osmimílový skok do přístavu Alesund,

kde jsme byli o půl páté. Ålesund je asi největší město v oblasti. Má 45 000 obyvatel a je i největším norským rybářským přístavem.

Cestou se zatáhlo, jednu chvíli dokonce sprchlo, ale když jsme se vyvazovali k vysokému městskému nábřeží, už nepršelo. Během plavby do Ålesundu jsme poprvé zaznamenali, že na horských štítech ve vnitrozemí, vyčnívají-

cích nad pobřežními horami, leží skvrny sněhu. Neklamné znamení, že se blížíme oblasti, která se zahrnuje do Arktidy. Za sobotu jsme upluli jen 25 mil, z Bergenu 177 mil.

Navečer se vyjasnilo a kapitán Petr nás vyzval, abychom se připojili k návštěvě historického rybářského dvojstěžníku, na němž kapitánuje jeho známá Marie a který občas pořádá jednodenní výjízdky po okolí. Museli jsme obejít rameno přístavu, kde se tyčí domy přímo z vody jako v Benátkách, než jsme dorazili ke STOREGGENU AV AALESUND. Jedná se o repliku dvoustěžňové plachetnice pro příbřežní rybolov z konce 19. století, která byla postavena podle zachovaného modelu. Na palubě již byli nějací hosté, kteří se s námi pak přesunuli zpět na ANNU, aby si zase prohlédli ji.

ANNA pluje na všechny plachty

Na neděli si pro nás kapitán připravil lahůdku. Poplujeme na jeden z nejosamělejších ostrůvků norského pobřeží, na němž je přesto osada. Kdysi centrum rybolovu, dnes prakticky bez trvalého obyvatelstva, takže rybářské rázovité domky slouží převážně k rekreačnímu pobytu. Ostrov se jmenuje Grip.

Z Ålesundu vyplouváme v 9:30. Je pod mrakem a předpověď uvádí jihozápadní vítr o síle 4 až 5 Bf, vlny o výšce 1,5 m. Zpočátku plujeme na motor mezi ostrovy. Na západě se nad Atlantikem vyjasňuje. V 10 hodin přestalo pršet, ale



Muzejní expozice

vítr je na plachty slabý. V 11 hodin proplouváme pod jedním z mnoha mostů, které si Norové porídili za peníze za podmořskou ropu a plyn. Spojuje ostrov Lepsøya dalšími mosty přes drobnější ostrůvky s pevninou. Odtud pokračujeme po plavební dráze na severovýchod, kvůli slabému větru stále na motor, než se ve 14:15 dostáváme na otevřenější moře. Zde vane jihozápadní vítr o síle 3 Bf a s nadějí, že se ubývající dnem zesílí, vydává kapitán Petr rozkaz zvednout hlavní plachtu. Sám odjíždí vratiráhno, které zvedají Ťop, Leo a Jirka, já mám na starosti vrcholový výťah, jenž reguluje sklon vratiráhna. Mělo by stoupat přibližně vodorovně, což se snažím dodržet. Konečně je hlavní plachta nahore, poprvé za celou plavbu. Přidáváme ještě kosatku a ANNA pluje pod všemi dostupnými plachtami rychlostí 5 uzlů, což nám stačí. Po dvou hodinách však přichází další deštový mrak a vítr dusí. Rychlost klesá na 3,5 uzlu a pak dokonce pod 2 uzly. Takhle bychom se nikam nedostali. Nezbyvá než spustit kosatku a v 16 hodin i hlavní plachtu. Jak se vysunujeme z krytu ostrovů a útesů na západě, moře hrubne, vlny mají výšku nejméně 1,5 m, teplota vzduchu je kolem 11 °C.



Replika rybářské plachetnice

Složité manévry u ostrova Grip

V 18 hodin protínáme 63. rovnoběžku, je to severnější, než když jsem byl v Grónsku a na Islandu. Od 20 hodin kormidluje kapitán, protože mapa je až k ostrovu Grip poseta křížky a flíčky skalisek a útesů. Ve 22:15 vidíme Grip v záři sklánějícího

slunce, jež podsvětluje mraky. Ve 22:30 zaplouváme do tíhového přístavu, skutečné myší díry, kde je vlevo před vjezdem skalisko. Jediné místo je u vysokého můstku obloženého pneumatikami, kde přistává trajekt. Jenže za můstkem jsou hned skaliska a balvany vlnolamu.

inzerce

TANATECH

Specialista na přívěsy a přívěsovou techniku.
Specializovaný e-shop www.proveky.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

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

**11 vlastních prodejen
v ČR a SK!**

www.tanatech.cz
www.proveky.cz



Zátoka ostrova Storfosna

Kapitán opírá ANNU předí o můstek a s vyloženým kormidlem na levobok ji tlačí vrtulovým proudem pravobokem k můstku. Máme přesně určené role, protože kdyby se přistávací manévr nezdařil, snesl by nás vítr, který jako na potvoru zesílil, na vnitřní skalnatou stranu vlnolamu. Jako první skáče na můstek Petřík a upevňuje lana, která mu podáváme. Pak se ale objevuje správce přístavu a ve snaze pomoci nám hází z můstku pevná vyvazovací lana, která používá trajekt. Jsme dezorientovaní, nevíme, kterým lanům se máme věnovat a nervózní kapitán nadává z plných plic. V lanech sice panuje zmatek, ale ANNA je pevně připoutaná bokem k můstku a žádné nebezpečí, že bude snesena na skaliska, nehrozí. To si uvědomuje i kapitán, a když je všechno dotaženo a uklizeno, jak má být, uznává, že to vlastně nebylo tak hrozné. Lodi ani na chvíli nehrozilo, že bude větrem od můstku odnesena, takže manévr přece jen proběhl na „první dobrou“.

Teprve nyní si všímáme, že v pneumatikách, jimiž je můstek obložen, sedí rackové na vajíčkách. Mají v jejich spodních dutinách hnízda, celá kolonie. Většina se nedala našimi manévry vyrušit a teď na nás zpytavě shlíží korálovýma očkami. Za neděli jsme byli

13 hodin na moři a urazili 60 námořních mil. Tím jsme částečně smazali manko z předchozích dnů. A cestou jsme minuli ústí pověstného Kristiansundu, ovšem daleko v moři.

Rychlá prohlídka vesnice

Podle správce přístavu, tedy jediné osoby, kterou jsme na Gripu zaznamenali, musíme v pondělí můstek do desáté hodiny uvolnit pro trajekt. Máme tedy po snídani asi hodinu

na prohlídku osady. Skládá se z dřevěných, různými barvami natřených domků, takže mi silně připomíná Nanortalik v jižním Grónsku, kde jsme v roce 2015 stáli s FREELORDEM. Zde jsou snad domky jen více uspořádány do uliček než v Grónsku. Nechybí ani dřevěný kostelík se zvoničkou, který dojíká svou prostotou. O tom, že osada žije, svědčí hukot dieselagregátu, jenž zaznívá z nízkého stavení, nesoucího hrdý název Elektrárna Grip.



Norská pevnina

Místo ulic se mezi domky chodí po betonových chodnících, což je zřejmě nedávné vylepšení životního standardu. Za osadou však na jediném rovném kousku terénu objevujeme fotbalové hřiště a jak kapitán vysvětluje, zasloužil se o něj nějaký významný norský fotbalista, rodák z ostrova.

Vyplováme v 9:55 za slabého větru a pod zamračenou oblohou. Jen daleko na západním obzoru jsou nad Atlantikem vidět pruhy modří. A proti těm pruhům se ve vzdálenosti několika mil rýsuje silueta homolovité věže Bratthårskollenu, nejvyššího a jednoho z nejstarších majáků na norském pobřeží. Před přídíl máme šedavě se rýsující hory norského pobřeží a jak se k němu na klidném moři a skoro za bezvětří blížíme, oblačnost se protrhává a objevuje se slunce. Plujeme téměř

nou kormidelní hlídku a skládá kormidelnicou maturitu. V 18 hodin mjíme maják Terningen, průjezd se úží, znovu se mračí a za ostrovem Hitra se otevírá moře k severu. Je čas si vybrat kotviště na přenocování a kapitán volí ostrov Storfosna, který obsahuje uzavřenou kruhovitou zátoku. Ideální kotviště. V severní části zátoky je malá marina a před ní vysoké betonové molo, zřejmě pro vyvázání velkých lodí. Přirážíme k němu, Petřík se po žebříku na jeho boku škrábe nahoru a přebírá naše vyvazovací lana. Po vyvázání je sice boční žebřík mimo dosah, ale ANNA nese na palubě vlastní duralový žebřík. Nyní přichází jeho chvíle, bez něho bychom se na molo nevyšplhali. Je 21:15, kdy jsou přistávací manévry skončeny. Strávili jsme na moři 11 hodin a urazili 52 námořních mil, celkem z Bergenu 289 mil.



V kormidelně ANNY

na východ, ve 12:45 vytahujeme kosatku za západojihozápadního větru o síle 3 Bf. To již vstupujeme do Edøysfjorden, což je široký průjezd mezi velkými ostrovy Smøla a Hitra a norskou pevninou, připomínající tok velké řeky. Hladina je pokryta pouze drobnými vlnami jako na nějakém jezeře a ANNA se bez jakéhokoli kolébání sune vpřed rychlostí 5,5 uzlu. Oblačnost se rozpouští, slunce je čím dál tím více a teploměr ukazuje 15 °C.

Přenocování na ostrově Storfosna

Střídáme se pravidelně po hodině a půl u kormidla, Jirka drží svou první samostat-

Večer se vyjasnilo, svítí slunce a vyrážíme na první průzkum ostrova. Ukazuje se, že Storfosna je nejen ptačí rezervací, ale také oblíbeným letoviskem. Za molem je domek se sprchami a záchodem, patří k marině, kde kotví hlavně menší motorové čluny. Před dveřmi do domku je plechová pokladnička a ceník služeb. Bohužel nemáme žádné norské mince, abychom nabízený komfort využili. K marině vede silnice, a když se vydáváme obráceným směrem, mjíme rekreační domky a nakonec dojdeme ke křižovatce, kde je samoobsluha COOP s potravinami.

Text a foto František Novotný

inzerce



JEANNEAU
OFFICIAL DEALER



Sun Odyssey 415

Merry Fisher
1095 Fly^{SERIE 2}



NOVINKY

Cap Camarat
9.0 CC^{SERIE 2}



Excess 13



excess-katamarany.cz

fas yachting
prodej lodí a příslušenství

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

www.fasyachting.cz



KULINÁŘSKÁ ODYSEA PO ŘECKÝCH OSTROVECH XVIII.

Yuvarlakia, polévka s knedlíčky z mletého masa

Yuvarlakia je tradiční řecká polévka z mletého masa, bylinek a rýže, která je zakončena jako slavné avgolemono, tedy žloutkem a citronovou šťávou. Při prvním pohledu na recept vám toto jídlo může připadat dost prapodivné, ale dejte tomu šanci! Je to opravdu unikátní záležitost, ke které se málokdo dostane, když nemá řeckou babičku nebo dědečka.

Karpathos

Karpathos je jedním z méně turisticky vytížených řeckých ostrovů a je ideální destinací pro aktivní dovolenou. Ostrov je proslulý silným větrem meltemi a díky tomu patří mezi top místa Evropy pro windsurfing. Průzračná voda, stabilní vítr a nepřeplněné pláže vytvářejí dokonalou kombinaci pro jízdu i relax. Kromě windsurfingu nabízí Karpathos i široké možnosti dalších outdoorových aktivit. Horský terén láká na pěší túry s dechberoucími výhledy nebo lezení po přírodních skalách. Po takovém aktivním dni člověku často pořádně vyhládne a tato polévka je oblíbeným pokrmem, ať už potřebujete zahřát tělo nebo potěšit duši.



Suroviny pro čtyřčlennou posádku:

- 500 g mletého masa (hovězí nebo krůtí)
- 1 střední bílá cibule
- 3 stroužky česneku
- 150 g rýže na rizoto
- 2–3 stonky máty
- hrst petržele a kopru
- 1,5 l vody
- 1 bobkový list
- sůl a pepř
- 3 žloutky
- 2 citrony
- snítky kopru a petržele na dozdobení

Cibuli a česnek oloupeme a nakrájíme na drobno. Bylinky omyjeme a trochu kopru a petržele si odložíme na dozdobení. Z máty opravdu použijeme jen lístky ze 2–3 stonků, je chuťově mnohem výraznější než petržel nebo kopr.

Do mísy dáme mleté maso, cibuli, česnek, bylinky, nevařenou nepropláchnutou rýži a vše promícháme. Dochutíme solí a pepřem, vytváříme malé kuličky a odložíme je na 15 minut do ledničky.

Mezitím v hrnci přivedeme vodu k varu, dáme do ní bobkový list a lehce osolíme. Jakmile

voda vře, stáhneme plamen na nízký stupeň a vložíme masové kuličky. Vaříme pod pokličkou asi 20–30 minut dle typu rýže.

V míse rozšleháme žloutky a vmícháme do nich šťávu z jednoho citronu. Jakmile jsou masové kuličky hotové, odstavíme hrnec ze sporáku. Postupně přidáme po troškách asi dvě naběračky vývaru z masových kuliček

do mísy se žloutky. Je důležité postupovat pomalu a stále míchat, jinak by se žloutky mohly srazit a měli byste z toho s trochou nadsázky míchaná vajíčka.

Následně směs vmícháme do polévky, kterou už nevaříme, a podáváme ozdobené čerstvými bylinkami a plátky citronu.

Párování s vínem

Zkuste sáhnout po víně z věhlasné řecké odrůdy Asyrtiko. Díky své svěžesti, živé kyselině a typickému minerálnímu charakteru je vynikajícím partnerem pro tuto polévku. Vysoká kyselina bude krásně kontrastovat s krémovostí a jemností polévky, zároveň však harmonicky podtrhne i její citronové a bylinové tóny.



Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare.

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



inzerce

www.yachtportal.cz



Povídka

Otec a syn na moři



POLÁRKA v jižních mořích

Blížil se čas jejich každoroční prázdninové plavby po moři. Naleštěná plachetnice stála na vleku v garáži. Jen vyjet. „Nechce se mi plout,“ řekl syn. „Na moři je špatný signál. Nefunguje tam dobře počítač,“ dodal mrzutě.

„Každý den sedíš u počítače a procházíš informační sítě. Vstřebáváš ty blbosti. Vidím, že ti z hlavy trčí antény,“ řekl otec vztekle. „Pojď se mnou do kuchyně,“ vlek syna s sebou. Otevřel lednici. Smíchal kyselé mléko se slivovicí a vypil to. Na kousek dortu namazal kremžskou hořčicí a snědl to. Lžíci sádla namočil do malinové marmelády. To taky snědl. Kousek čokolády posolil a opepřil. Spolkl to. Z mrazáku vyndal borůvky a jedl je s tlačenkou. Syn jenom zíral. Nechápal. „Můžeš mi teď říci, co jsem jedl?“ zeptal

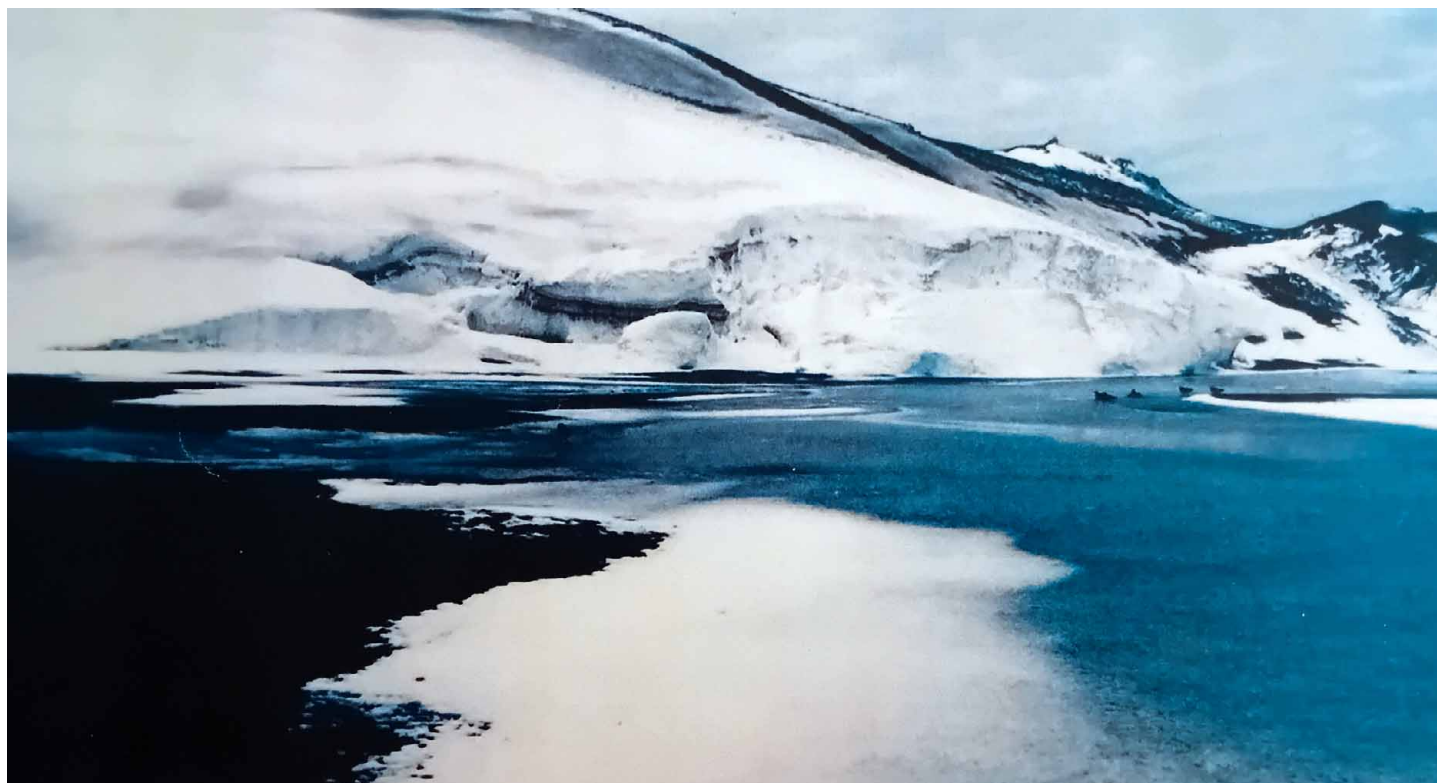


se otec. Syn jenom kroutil hlavou. Nechápal. „Takhle ty používáš informace, které na tebe vyplivne počítač. Z toho přece nelze poskládat něco rozumného,“ zakončil otec. Šel se vyzvracet. Bylo mu po tom jídle stejně špatně jako z těch nesmyslů na informačních sítích.

Po hladině Baltského moře pluje malá plachetnice. V kokpitu sedí otec a syn. Možná právě proto, že tam není dobrý signál, si ve-



Mladí tučňáci, ti s hnědým zbarvením, se učí od svých rodičů a sourozenců, kteří je během dospívání chrání.



Ostrov Deception v Antarktidě



Kokpit POLÁRKY se v jižních mořích občas ocitl pod sněhem.

sele povídají a je jim v říši Neptunově dobře. „Tak jak to bylo s tvou plavbou po mořích?“ zeptal se syn.

„Zdálo se, že moje sny kluka z malého města jsou jenom sny. Ale já jsem to vždy myslel vážně. Od malička jsem stavěl lodičky. Později lodě. Loď se pohybuje a je to živý organismus. Můj dědeček mě v tom podporoval. To bylo moje štěstí. Ty máš také určitě svoje sny. Já o nich moc nevím, pro-

tože těm počítačům nerozumím. Vlastně ani už nechci. Snad v nich najdeš svoje štěstí. Já jsem miloval plavby do polárních moří. Fascinovala mě ta syrová krása. Rozuměl jsem si s Inuity v Grónsku lépe nežli s mnoha Čechy. Na jižní polokouli svírají Antarktidu řvoucí čtyřicítka a vyjící padesátky. Nejbouřlivější moře světa. Za hukotu vln pomalu a majestátně plují obrovské ledovce. Proudý je unáší k severu, kde se rozpadají. V zátokách skřehotají mnohatisícová hejna tuč-

ňáků. V těch chladných a opuštěných vodách kypí život. Je fascinující po nich plout na malé plachetnici. Ve svých knihách píší o lidech a oceánu. Ledový vítr vane možná proto, aby zahnal většinu lidí do teplých krajín. U cestovatelů si cením nejvíce toho, co pochopili, a méně už toho, kde byli. Mořeplavec bez lodě je jako kovboj bez koně. Drž kurz, synu.“

Text a ilustrace Rudolf Krautschneider

Foto archiv autora



Otec a syn



Eskadra viceadmirála Nelsona nastoupila do boje od jihu s větrem v zádech. Nevystrojené dánské lodě vpravo tvořily obrannou linii.

SLAVNÉ BITVY NÁMOŘNÍ HISTORIE

Bitva u Kodaně, 1801

Tato bitva, jež se pokládá za druhé Nelsonovo epochální vítězství, se liší od obvyklých námořních střetů na volném moři s častým manévrováním, neboť se vlastně jednalo o britské obléhání Kodaně. Toto obléhání mělo za účel přimět Dány, aby vystoupili z Ligy ozbrojené neutrality vytvořené profrancouzským ruským panovníkem Pavlem I. Kromě Ruska sestávala Liga z Dánska, Švédska a Pruska. Cílem bylo obnovit volný obchod s Francií, což znamenalo porušit britskou námořní blokádu. Navíc existence Ligy ohrožovala pro Brity životně důležité dodávky dříví a námořních zásob ze Skandinávie.

Zformování a vyplutí britské expedice

Začátkem roku 1801 shromáždili Britové u Yarmouthu loďstvo, jež se mělo s Ligou ozbrojené neutrality vypořádat. Tato námořní síla měla jednat rychle, aby neposkytla čas ruskému loďstvu vyplout ze svých základů v Kronštadu a Revalu, dnešního Tallinu, a spolu se Švédy se připojit k Dánům, čímž by vzniklo mohutné loďstvo 123 řadových lodí. Yarmouthské flotě velel admirál Hyde Parker, druhým ve velení byl viceadmirál Horatio Nelson.

Nelson, obávající se odkladů, poslal na admiraltu svému příteli kapitánu Troubridgeovi dopis, ve skutečnosti adresovaný prvnímu lordu admirality hraběti St. Vincentovi, tedy admirálu Jervisovi. Výsledkem této intervence byl rozkaz pro admirála Parkera, v němž se mu nařizovalo odplout ke Kodani a vyřadit Dánsko z Ligy „smírnou dohodou nebo skutečnými nepřátelskými činy“, po nichž by následoval „okamžitý a energický útok“ na Rusy v Revalu a Kronštadu. Dne 19. března 1801 obeplula britská flota Skagen, kde se nalodil

britský diplomat Nicholas Vansittart a informoval admirála Parkera, že Dánové britské ultimátum odmítli. Nicméně britský velitel nechtěl jednat ukvapeně a rozhodl se, že zablokuje baltské úžiny, aby zabránil námořním silám Ligy se spojit. Nelson nesouhlasil, předložil návrh, aby britská flota vplula na Balt a napadla Rusy, kteří představovali hlavní námořní sílu Ligy. Avšak pouze přiměl admirála Parkera, aby zaútočil na dánské loďstvo, soustředěné kolem Kodaně, a hrozil bombardováním města.

Dne 30. března propluli Britové úžinou mezi Švédskem a Dánskem, a to blíže ke švédskému pobřeží, aby byli z dostřelu dánských děl u Helsingøru. Švédské baterie mlčely. Dánové nepromarnili čas a pečlivě se připravili k obraně. Jelikož většina jejich lodí nebyla vystrojena k plavbě, zakotvili je u východního pobřeží ostrova Amageru jako plovoucí baterie. Severní křídlo obranné linie opřeli o pevnost Trekroner se 68 děly v ústí kodaňského přístavu. Severně od pevnosti střežily vjezd do přístavu dvě řadové lodě, dvě brigy a dva hulky. V přístavu samém se pak nacházely další dvě řadové lodě, velká fregata a dvě brigy. Jelikož Britové neměli ani spolehlivé mapy, ani lodivody, kapitán Thomas Hardy strávil většinu noci z 31. března na 1. duben sondováním dna kanálu, jenž vedl k dánským pozicím, zatímco britská flota se držela dále v moři.

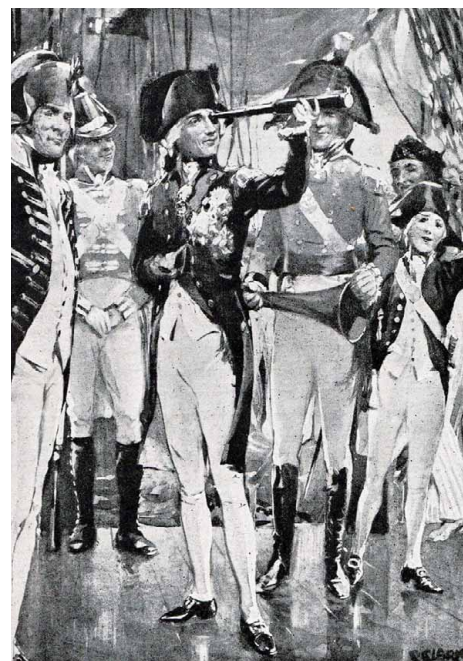
Přípravy k boji

Provedením akce byl pověřen viceadmirál Nelson a Parker mu přidělil dvanáct řadových lodí s nejmenším ponorem a všechna menší plavidla floty, zatímco sám se s těžšími jednotkami držel na severovýchod od bojiště, aby vytvořil clonu, která by Nelsona chránila před eventuelní intervencí. Nelson se přesunul z trojpalubníku ST. GEORGE na 74dělový ELEPHANT s nižším ponorem a spolu se svým zástupcem kontradmirálem Thomasem Gravesem, kapitánem Domettem a podplukovníkem námořní pěchoty Williamem Stewartem se 30. března



Dánská pontonová baterie v boji na obraze dánského malíře Christiana Mølsteda (1862–1930)

osobně zúčastnil průzkumu dánských pozic na pronajatém lugru LARK. Zjistil, že obranné postavení Dánů je silné, a celý večer věnoval s podřízenými kapitány plánování akce. Výsledný bojový plán předpokládal, že britské lodě se přiblíží od jihu, kde byla dánská obrana slabší, a rozvinou se do souběžné linie s nepřátelskými postaveními. Jakmile se nejpřednější britská loď dostane na úroveň nejsevernější



Scéna, kdy si Nelson přikládá dalekohled k nevidoucímu oku, aby ignoroval rozkaz admirála Parkera k ústupu, vešla do dějin Královského námořnictva na rozličných humorně laděných ilustracích.



Jiný obraz Christiana Mølsteda zachycuje linii dánských lodí před pobřežím ostrova Amager. Vpravo hořící DANNEBROG.

dánské lodě, zakotví a napadne ji palbou. Fregata DESIRÉE a menší dělové brigy pak měly postřelovat dánskou linii podél z jihu, kdežto fregaty pod velením kapitána Edwarda Riou na AMAZONU si měly obdobně počínat ze severu. Námořní pěchota se měla vylodit v pevnosti Trekroner, jakmile bude potlačena palba dánských lodí. Bombardy, které též měl admi-



Nástup Britů do boje ukazuje i tato ilustrace. Podle vlajek na zádích příslušely britské lodě do Modré eskadry Královského námořnictva.

rál Parker ve svém loďstvu, se měly držet na vnější straně a bombardovat Dány svými moždíři přes britskou linii. Po zlomení odporu slabšího jižního křídla dánské obrany se bombardéry měly přiblížit natolik, aby bylo v jejich dostřelu město a přimět Dány k vyjednávání hrozbou, že začnou Kodaň bombardovat.

Akce

Dne 2. dubna 1801 za jižního větru si začaly Nelsonovy lodě klesat cestu mělčinami. Téměř ihned najel na dno AGAMEMNON a poté RUSSEL a BELLONA, což oslabilo britský nápor. Dánské baterie zahájily palbu v 10:05 a první polovina britské eskadry byla během půlhodiny v boji, všechny lodě pak v 11:30. Vzhledem k větru spustili Britové kotvy ze zádí asi kabel od dánských lodí a baterií. Hustota odvetné dánské palby Brity zasáhla, neboť při průzkumu nepostřehli nízké pontony plovoucích baterií. Vystrojené a plavby schopné dánské lodě do bitvy nezasáhly, Dánové si je drželi jako zálohu, a kvůli protivětru se k nim Parkerova eskadra jen pomalu přibližovala.

Jednu hodinu po poledni byla bitva v plném proudu a britské ztráty rostly. Malý dvoupalubník ISIS o 50 dělech byl málem zničen a MONARCH byl těžce poškozen palbou dánských lodí HOLSTEEN a SJÆLLAND.

Nelsonovo přehlédnutí signálu k ústupu

Admirál Parker sice kvůli hustým oblakům kouře z bitvy mnoho neviděl, ale zaznamenal signály tří britských lodí, které najely na mělčinu. Dospěl k názoru, že situace se nevyvíjí dobře a že Nelson bude bojovat do úplného konce, pokud nedostane rozkaz k ústupu.

Ve 13:30 řekl vlajkovému kapitánovi: „Kvůli Nelsonovi vyšlete signál k ústupu. Pokud bude schopen v akci pokračovat, bude jej ignorovat; pokud ne, bude to omluva pro jeho ústup a nebude možné ho za to obvinít.“

Nelson signál k ústupu zaznamenal, ale nepotvrdil jej. Prý se otočil ke svému vlajkovému ka-



Britská expedice pod velením admirála Hyde Parkera vplouvá do Ůresundu, aby přinutila Dánsko vystoupit z Ligy ozbrojené neutrality. Vlevo v pozadí zámek Helsingør.

pitánu Thomasi Foleymu a poznamenal: „Víte, Foley, mám jen jedno oko a z pravé strany jsem někdy slepý;“ načež si přisadil dalekohled ke slepému oku a dodal: „Opravdu nevidím žádný signál.“ Parkerova signálu pak uposlechl pouze kapitán Riou, jehož lodě ostřelovaly pevnost Trekroner. Stálh je z akce, ale pozdě. Byl zabit a s ním mnoho mužů z posádky AMAZONU.

Konec bitvy

Podle očitého britského svědka byla většina dánských baterií a lodí na jižním křídle nepřátelské linie kolem druhé hodiny odpolední umlčena. Tím se otevřela cesta pro britské bombardy k ostřelování města. Nepřátelské lodě NYBORG a AGGERSHUUS se potopily, DANNEBROG hořel. Další dánské lodě spustily vlajku, ale když k nim vyrazily britské čluny s kořistními oddíly, nevycvičené dánské posádky na ně svévolně zahájily palbu.

V této chvíli vyslal Nelson dánsky hovořícího důstojníka Fredericka Thesigera s nótou k dánsko-norskému regentu, korunnímu princovi Frederikovi, jenž pozoroval bitvu z městské citadely. V nótě stálo: „Lord Nelson má rozkaz ušetřit Dánsko, jakmile se již nebude bránit, ale pokud bude ze strany Dánska pokračováno v palbě, bude lord Nelson nucen zapálit plovoucí baterie, které dobyl, aniž by měl možnost zachránit statečné Dány, kteří je bránili.“

Poté skončila palba, ale musela následovat výměna dalších nót, než bylo v 16 hodin uzavřeno čtyřicetihodinové příměří.

Dozvuky

Půl hodiny po vyhlášení příměří vyletěla do vzduchu dánská vlajková loď DANNEBROG, přičemž zahynulo 250 mužů její posádky. Vyšlo najevo, že většinu dánských posádek tvořili dobrovolníci, někteří bez jakýchkoli námořních zkušeností. Dánsko-norské ztráty se odhadují na 1 135 až 2 215 padlých a raněných nebo zajatých. Britské ztráty čítaly 963 zabitých a raněných. Britové ukořistili dvanáct dánských lodí, ale kvůli nedostatku kořistních posádek jich jedenáct spálili. Do služby v Královském námořnictvu byl zařazen pouze šedesátidělový HOLSTEEN, přejmenovaný na HOLSTEIN a později na NASSAU.

Lord Nelson se osobně zúčastnil následujícího mírového jednání o sedmi bodech, z nichž nejvíce kontroverzí vyvolal bod ohledně šestnáctitýdenního příměří, jež by umožnilo Britům podniknout akci proti Rusům.



Lord Nelson vystupuje na kodaňské nábřeží, aby zahájil rokování o příměří.



Z dánské strany vedl jednání o příměří dánsko-norský princ regent Frederik, jenž se po smrti svého otce stal v roce 1808 dánským králem jako Frederik VI.

Nelson, který 5. května nahradil ve velení admirála Parkera, pak skutečně odplul 14. května 1801 do Revalu, aby zjistil, že přístav je prázdný, neboť se ruské lodě po roztání ledu ve Finském zálivu stáhly do Kronštadu. To všechno ale bylo zbytečné, jako byla zbytečná bitva u Kodaně, neboť již 23. března 1801 byl car Pavel I. zavražděn v Michajlovském paláci protifrancouzskými spiklenci a Liga ozbrojené neutrality by se tak jako tak rozpadla.

Dánsko-britský mír byl podepsán 23. října 1801, avšak v roce 1807 se Británie s dánsko-norskou unií znovu dostala kvůli obdobným příčinám do konfliktu a došlo k druhé bitvě u Kodaně. Ta dopadla pro město mnohem hůř, protože 300 raket Congreve, které zde Britové jako novou zbraň nasadili, způsobila v Kodani rozsáhlé požáry.

Text František Novotný

Foto archiv



JUGO-JACHT 60 LET

Československá sportovní flotila na Jadranu 1965

Touha po slané louži je v nás zakořeněna už od dob dávných, kdy Přemysl Otakar II. připojením jižních zemí otevřel Čechům cestu k Jaderskému moři. I když jen na chvíli. Naši otcové zakladatelé, myšleno v počátcích plachetního sportu, již moře brázdili. A to na jachtě arcivévody Štěpána či rytmistra Zuboviče, od roku 1924 při účastech na hrách olympijských i na palubě VLTAVY pořízené ve Splitu roku 1935.

Po druhé světové válce se ještě před únorovým převratem uskutečnily plavby členů ČYK s plachetnicí SLAVIA na Markermeer a plavba Split–Dubrovník–Split s otevřenou třídou L5. Poté pro nás bylo moře opět zapovězené. Až roku 1962 se podařilo vyjednat povolení plavby po Černém moři pro posádku brněnského PASÁTU podél rumunského pobřeží. Dá se říci, že

tato spartánská plavba byla impulzem pro následné snahy plouti po moři. Tomu se přiblížili Josef Rössler, manželé Dvořákoví a Šragerovi, Josef Scherks, Jiří Švorčík a mužská část rodiny Wířů plavbou čtyř jolových křižníků po Vltavě a Labi až na Postupimská jezera v létě 1964. V následujícím roce se posádka SV. MAGDALENY odvážila až k Hidensee. V téže době se v Rijeckém přístavu

pohupuje osm belug z několika pražských klubů připravených na pokoření Jadranu.

Z iniciativy Jaroslava Nehyby, zakladatele TJ Naf-tové motory, nyní Yacht Club Císařská louka, se během roku šedesát čtyři formuje myšlenka sportovní plavby Jugo-jacht. Pod heslem „v jednotě je síla“ a „čím víc, tím líp“ se skládá dohromady flotila sedmi majitelů belug, ke kterým se

Podrobné plánování jednotlivých etap se uskutečnilo nad školním atlasem, ze kterého se oblast severního Jadranu překreslila a do kresby se trasa zanesla. Tomu předcházelo shánění potřebných povolení nejen z ČSTV, ale i z Ústředního výboru strany, pochopitelně té, která tehdy vládla, což se neobešlo bez „drobného“ všimného a zrození stanov pro dálkovou plavbu na Jadranu.

počátkem roku 1965 přidává osmá. V následujících dvou letech „belugáři“ podnikají ještě výpravy Jugo-jacht II. a III.

Flotila Jugo-jacht 1965 sestávala z lodí KIRKE pod taktovkou vedoucího výpravy Josefa Krumphansla, RAGA s kapitánem Zdeňkem



Jeřábování v Rijece po dvou dnech čekání proběhlo tak rychle, že voda po deštích se z lodí vybírala až po spuštění na vodu.

Teubnerem, HELENA vedena Maršíčkem, GAGA lékaře výpravy Radima Skály, ROSLIN Luboše Kovaříka, MESALINA Jaroslava Nehyby, KITTY Vladimíra Bulanta a KON-TIKI kapitána Jaromíra Klímy.

Pro výpravy byly vypracovány instruktážní tabulky s charakteristikou povětrnostních podmínek na Jadranu, s popisem chování moře a doporučeními, jak postupovat při mimořádných událostech. Mimořádné byly i povolovací procedury. Účast vojenského lékaře



Tři lodě výpravy měly k dispozici pouze motory Tümmeler, které na moři prokázaly svoji nepoužitelnost. Ostatní si pořídili tehdy dostupné motory Moskva – nepříliš spolehlivé, ale v případě potřeby utáhly i tři belugy ve vleku.



HELENA

na zahraniční výpravě se řešila až na ministerstvu obrany a to ještě v den, kdy se lodě nakládaly na vagony.



Proti prudkému slunci pomáhaly tzv. „cukrárny“ – velké cely napínané přes složenou hlavní plachtu.

Stanovy výpravy z května šedesát pět měly osm bodů. V bodu jedna je uvedeno, že stanovy začínají platit dnem vyplutí z přístavu v Podolí a přeplavby do Holešovic, kde měla proběhnout nakládka lodí na železniční vagony. Jenže přišla velká voda, komory byly zavřené, a tak musela být nakládka posunuta o dva dny dříve do vorového přístavu na Smíchově. Dále byla stanovena kapitánská rada, která měla rozhodovací právo

a její veškerá rozhodnutí byla závazná pro všechny členy flotily. Rovněž byl smluven vlajkový kód pro nenadálé a zvláštní události. Kotvení po ukončení etapy mělo vždy probíhat společně, kdy lodě musí představovat uspořádaný celek. V bodě šest se výslovně uvádí, že: „Všichni účastníci jsou osobně zodpovědní za řádné chování, vhodné oblečení a seriózní styk s místními obyvateli. Účastníci se zejména upozorňují

na nedovolené kompenzační obchody, které hraničí s devizovými přestupky.“

Stanovy museli všichni podepsat, tím je vzít na vědomí a řídit se jimi. Garanci výpravě poskytl Sport–Turist, Turistická kancelář ČSTV. Čechofracht, podnik ministerstva zahraničního obchodu, měl na starosti dopravu lodí



KON TIKI manželů Klímových

Lodě směřovaly na jih. Posádky je následovaly za pár dní. Z dochovaného fotografického deníku Běly Klímové se dozvídáme:

3.–4. 7.

Cesta vlakem byla dlouhá, ale ubíhala ve se (hráli se a zpívalo), nedostatek dobré kávy nás donutil vyrobit improvizovaný vařič ze dvou konzerv v umyvadle. Po příjezdu do Rijeki nás přivítal hustý déšť, bouřky a krupobití.

5. 7.

V pondělí byl státní svátek, a tak jsme si čekání na lodě krátily poznáváním města a života okolo přístavu.

6. 7.

Únavné čekání na lodě pokračovalo i v úterý. Pak však přišli přístavní dělníci a v jedné půlhodině bylo všech osm lodí na nepříliš čisté

vodě Rijekého přístavu. Proběhlo poučení od „lučki kapetána“ a teprve teď se začal ten veliký sen uskutečňovat. Na motor vyplouváme do přístavu Omišalj.

7. 7.

Po cestě vlnami, jaké snad dosud žádný belugář z ČSSR nezažil, nás přijal hluboký Omišaljský záliv svým nesmírným klidem a křišťálově čistou vodou. K večeru jsme si prvně zaplachtili, bouřková kosatka však byla přece jen zbytečnou opatrností.

8. 7.

Po odpočinku jsme vyjeli k dalšímu cíli, přístavu Punat. Kolem desáté se na zrcadlové hladině v dálce objevil tmavý pruh

rychle se blížících vln. Tak jsme se v několika minutách seznámili s jugem. Po prvních chvílích úleku jsme zjistili, že si s lodí víme docela dobře rady. V té chvíli jsme však uviděli HELENU bez plachet hnanou větrem. Skasali jsme a pospíchali na pomoc, HELENA již byla sotva 10 až 15 metrů od skalisek. Naše loď s motorem Moskva spolehlivě dopravila obě lodě do nejbližšího přístavu Njivice. Vlny skutečně přesahovaly výšku 1,5 metru, vítr měl v nárazech 20 m/s. Odnesla to dvě ráhna. V přístavu jsme si užívali koupání a vycházek. Místní rybáři však očekávali velkou bůru a nás posílali do blízkého zálivu. Tam jsme zaujali kruhovou obranu, v noci moře skutečně řádilo.

9. 7.

V nádherném větru jsme pokračovali kolem zátoky Malinské do přístavu Krk, moře nám prvně dalo ochutnat krásy plachtění na zadní vítr.

10. 7.

Počasí bylo stále neukázněné, a tak musily vyrukovat tepláky, kožich a rum. Prohlédli jsme si město a k večeru na motory přešli do Punatu.

11. 7.

Ráno budíček v 5:00 a flotila vyrazila opět plna sil a optimismu k dalším cílům. Vál nádherný vítr a za několik málo hodin jsme přistáli v Supetarské zátoce na ostrově Rab. První setkání s živou chobotnicí, přeplutí do zátoky Kamporské.

12. 7.

Tento den jsme dopluli do přístavu Rab, kde se rozhodlo o rozdělení flotily na dvě skupiny. „Žrouti kilometrů“ pojedou dále na ostrov Lošinj, zatímco ostatní se budou pomalu vracet na sever.

13. 7.

Brzy ráno vyjeli vzbouřenci na lodích KON-TIKI, KITTY, MESALINA a ROSLIN směrem jihozápadním. Po klidné celodenní plavbě

dorazili podle vinného kompasu do zátoky Rovenské přímo ke krčmě Sloboda Cvetko Mladeniče. Posádky podnikly pěší túry po lošinských Benátkách.

14. 7.

Klidná plavba kolem ostrova, koupání v zátokách. V Mali Lošnju byl otravný lučki kapetan, ale vyhlášené víno ze Susaku. Blesková výrobní porada dohodla změnu trasy směr ostrov Susak. Konečně jsme byli obklopeni jen vodou a v dálce byl vidět neapetrný cíl naší plavby.

15. 7.

Susak je spíše jen hrouda hlíny a písku bohatě porostlá vinicemi a rákosím.

16. 7.

Po naplnění všech volných kanystrů skvělým vínem jsme přespali v Rovenské a v bouři dorazili zpět do Rabu. Setkání s ostatními loděmi flotily neproběhlo, odpluly o dva dny dříve směr Punat. Zato jsme se setkali s kapitánem Naumanem z Bolzana s lodí BUTTJE, který nás obohatil svými zkušenostmi z plavby po moři.

17. 7.

Urychleně jsme stíhali první skupinu do Staré Bašky.

18. 7.

K setkání všech lodí došlo v Punatu, odtud křižování proti větru, v poledne přistání v zátoce na ostrově Cres. Odtud se jelo přes Beli, kde polovina lodí zůstala na noc. Vzbouřenci pokračovali přes Porožinu, tentokrát bez MESALINY, do Rabacu.

19. 7.

K opětovnému spojení flotily došlo ve vesnici Mošćenička Draga, kde však bylo lodí jak slanečků.

20. 7.

Zrána odjezd vzbouřenců k Opatiji, kde je velká civilizace a špinavá voda se splašky. Přespali jsme v Preluku, dále lovili kilometry a zajeli jsme se vykoupat do Omišaljské zátoky. Prožili velkou noční bouří v Kraljevići a prohlédli Bakarskou zátoku.

22.–23. 7.

Návrat do Rijeki. Poslední cesta, ne, nesmí být poslední. Chceme znovu spatřit daleké obzory, cítit se zkušenými mořeplavci, prát se s mořem a poznávat nové kraje a lidi.

Celý rok bude pro nás jen přestávkou k nasbírání sil k přípravě na novou cestu!

Citace z deníku jsou uvedeny ve zkrácené podobě.

Praha–Rijeka a zpět. Je to tedy šedesát let, co srdnatí nadšenci s minimem zkušeností, vyzbrojeni maximem teorie a odvahy, prokopávali cestu budoucím generacím. Šedesát let,

co se naše vlajka začala objevovat v mořských přístavech. Šedesát let splněné touhy po nedozírných obzorech provoněných štiplavou solí.

Text Martin Houska
Foto Martin Houska, rodinný archiv
Jiřího Bulanta, archiv ČYK a YCCL,
stránky AIB



Malebný přístav v Rovenské zátocy – Veli Lošinj

Beluga



S/Y TULÁK na Vltavě na podzim 2012



Ploutvová jezerní plachetnice byla navržena Eugènem Cornuem v roce 1943. Vznikla na objednávku Jacquese Lebruna, francouzského olympijského vítěze v plachtění, který chtěl trénovat na Hry vypsané okupačními silami. Francouzské pobřeží však bylo zaminované, a tak požadavky na novou loď byly striktní. Loď musela být rychlá, vhodná pro říční plavbu, schopná proplout pod mosty, vhodná pro víkendové plavby, tj. obyvatelná a přepravitelná vlakem a později autem.

Jacques Lebrun získal od Němců prostřednictvím Cercle de la Voile de Paris poukázku na materiál pro stavbu prototypu, ten byl spuštěn na vodu v únoru 1944.

Zrodila se beluga, která se ukázala tak úspěšnou, že do osvobození bylo postaveno dalších 22 lodí, a to na stejnou poukázku na materiál. Stala se fenoménem, legendou své doby a během následujících deseti let bylo různými loděnicemi vyro-

beno 400 kusů, většinou po desetikusých sériích. Vzniklá Association Internationale des propriétaires de Bélougas, AIB, v Nantes stanovila třídní předpisy a všemožně podporovala stavby lodí i mimo území Francie. V polovině sedmdesátých let minulého století, kdy bylo vyrobeno již 700 kusů, se belugy stavěly z kompozitních materiálů, nebo z hliníku. Celkem asi 200 kusů. Po roce 1990 moderní technologie a masivní kampaň o zachování „belugářského dědictví“ umožnily restaurování zhruba sto padesáti dožívajících lodí s dřevěnou konstrukcí, které jsou nyní ozdobou jachtařských závodů v zemi galského kohouta.

U nás postavili první dvě belugy MAUGLÍ a VANITAS členové JO Slavoj Vyšehrad, dříve a nyní ČYK, v roce 1951 a v TJ Naftových motorech, YCCL, pak postavil Josef Macoun svého TULÁKA roku 1956.

Beluga je rychlá kajutová šalupa s gaflovým oplachtěním a proměnlivým ponorem 0,24–1,14 m. Novější lodě mohou nést i vysokotěžňovou takeláž. Loď dosahuje délky 6,5 m, šířky 2,3 m a plocha plachet zabírá 20 m².



Rozestavěná beluga RAGA v roce 1958

ZÁCHRANNÁ AKCE BĚHEM ZÁVODU GROUPAMA RACE

Převrácení australské lodě RUSHOUR v Nové Kaledonii

V polovině června odstartoval z Nouméy 8. ročník jachtařského závodu Groupama Race kolem Nové Kaledonie. Australský katamaran RUSHOUR, který vyhrál dva předchozí ročníky v letech 2018 a 2022, byl nucen odstoupit po převrácení západně od Bélepu, což si vyžádalo záchrannou operaci.

Katamaran se převrátil kolem jedné hodiny ráno v důsledku špatných povětrnostních podmínek. Ihned byla zahájena rozsáhlá záchranná operace. Loď ROAMANCE, která se rovněž účastnila závodu, byla odkloněna na pomoc lodi RUSHOUR a k vyhledání plavidla bylo nasazeno dopravní letadlo Falcon 200 Gardian z 25. flotily francouzského námořnictva.

RUSHOUR byl nalezen kolem osmé hodiny ráno. Celá posádka byla zachráněna vrtulníkem a poté zamířila severně od Grande Terre na jih souostroví, tentokrát na palubě lodi CASA Ozbrojených sil v Nové Kaledonii.

Ozbrojené síly v Nové Kaledonii, zkráceně FANC z francouzského Forces armées en Nouvelle-Calédonie, zajišťují stálou vojen-

skou přítomnost Francie v jižním Tichém oceánu. S více než 1 450 vojáky poskytují FANC pravidelnou podporu misím zahraničím vládní akce na moři a jsou schopny zasáhnout v případě bezpečnostní nebo klimatické krize, která by ovlivnila danou oblast.

Text Eliška Nagyová



Foto Nic Douglass

RUSHOUR na začátku závodu s černým genakrem pluje na pravobok.



Foto Sunset Media

Šťastně zachráněni...



FASTNET 2025

Jubilejní ročník slavného závodu

V Keltském moři se odjel již 50. ročník regaty Fastnet, ale od založení tohoto náročného závodu letos uplynulo 100 let. Počasí bylo klidnější, než je zvykem.

Letošní závod Fastnet je minulostí. Celkové vítězství v handicapovém hodnocení IRC připadlo lodi LÉON plující pod francouzskou vlajkou s neopraveným časem tři dny, 22 hodin, 43 minut a 15 sekund. Jako první však proplul cílovou čarou trimaran SVR LAZARTIGUE. Trasu závodu zvládl za jeden den, 17 hodin, 18 minut a 4 sekundy. Fastnetu se účastnily i dvě lodě s českými nebo částečně českými posádkami. Obě si vedly vcelku dobře.

Ondřej Vachel a Pavel Roubal na lodi GARUDA IV skončili ve dvouposádkovém IRC sedmácti. Další loď s českým skipperem Milanem

Kolářkem, INLAND ROOTS OCEAN SOUL, se ve své kategorii Class 40 umístila na dvanácté příčce. V její čtyřčlenné posádce byl i fotograf Pavel Nesvadba.

Trasa závodu měří přibližně 695 námořních mil. Startuje se z přístavního města Cowes na anglickém ostrově Wight. Odtud lodě pokračují zhruba jihozápadně podél britského pobřeží, otočí cornwallský mys Land's End a vezmou to napříč Keltským mořem k proslulému skalisku osazenému majákem, které dalo závodu jméno. Jde o nejjižnější bod Irska. Od Fastnetu se pak lodě vrací kolem ostrovů Scilly do Cherbourgu ve Francii.

Příjemné počasí

Popsaná trasa se ovšem jezdí teprve od roku 2021. Většinu historie regaty ležela cílová čára v britském Plymouthu. Důvod ke změně byl kapacitní. V původním cílovém přístavu je pro jachty málo míst a účastníků rok od roku přibývá. Závodní flotila by se nevešla. Královský západní jachtklub RWYC, Royal Western Yacht Club, z Wightu nicméně závod stále pořádá i v jeho původní trase jako Fastnet 500.

Letošního Fastnetu bez přidáných číslic se účastnilo celkem 444 lodí. Závod jich dokončilo 427. Jednu z toho ale závodní komise diskvalifikovala. Sedmáct jachet regatu v průběhu plavby

vzdalo. Na poměry Fastnetu byl počet posádek, které odstoupily, nízký. Regata je proslulá špatným počasím a mimořádnou náročností. Například během ročníku 2007 odstoupilo kvůli silnému větru 207 lodí z 271.

Letošní Fastnet tak místo obvyklého zápasu s živly přinesl o něco větší důraz na taktiku, strategii a vytrvalost. Navigátoři museli věnovat pozornost změnám počasí a specifickým zvláštnostem přílivů či proudů. Regata byla také méně fyzicky namáhavá, než bývá zvykem.

Trénink i štěstí

Závodníci se i tak museli smířit s nedostatkem spánku. Zvlášť citelný byl samozřejmě ve dvouposádkové kategorii. Byl to i případ vítěze IRC, jachty LÉON. Pluli na ní majitel Jean Pierre Kelbert společně s Alexisem Loisonem. Loď navrhl Jacques Valer a patří k typu JPK 1050 optimalizovanému právě pro hodnocení IRC. Na délku měří 10,45 metru, má výtlač tří a půl tuny a její základní oplachtění činí 72 čtverečních metrů. Pro plavbu po větru má asymetrický spinaker o ploše 125 čtverečních metrů.



První ročník v roce 1925 vyhrála jachta JOLIE BRISE. Je to původně lodivodský gaflový kutr spuštěný na vodu v roce 1913.



Ve dvouposádkové kategorii zvítězila jachta LÉON. Pluli na ní majitel Jean Pierre Kelbert společně s Alexisem Loisonem.



Jako první proplul cílem trimaran SVR LAZARTIGUE. Trasu závodu zvládl za jeden den, 17 hodin, 18 minut a 4 sekundy.

„Závod se nám skvěle vydařil,“ prohlásil Pierre Kelbert na webu sail-world.com. „Alexis do něj vnesl intenzitu a rytmus, kterého jsem se snažil udržet.“ Kelbert a Loison se zapisovali na startovní listinu Fastnetu s úmyslem vyhrát. Věděli, že mají dobrou loď a zároveň i tvrdě trénovali. K vítězství bylo ovšem třeba, aby jim sedly podmínky. To se stalo.

„Zpáteční plavba byla rychlá,“ popsal Kelbert. „Foukal silný vítr, lehl až těsně před cílem. Jsem velmi spokojený a hrdý na to, čeho jsme dosáhli a že jsme vyhráli celkové hodnocení.“

Hodinky pro vítěze

Alexis Loison zvítězil v závodě už podruhé. Tímto úspěchem se může pochlubit jen hrstka jachtařů. V roce 2013 vyhrál na dvouposádkové jachtě NIGHT AND DAY. Šlo rovněž o loď ze stále loděnice JPK, konkrétně o starší model 1010. Plul na ní se svým otcem, který ho ostatně přivítal i nyní v Cherbourgu.

„O závodě Rolex Fastnet jsem věděl už jako malý,“ prohlásil Alexis Loison. „K jachtingu jsem se dostal díky svému otci. Když jsem vyrůstal,

pořád o něm mluvil. Stal se z něj absolutní svatý grál.“ Od roku 2001 sponzoruje závod švýcarské hodinářství Rolex. To je ostatně svým kladným vztahem k jachtingu všeobecně známé. Celkovým vítězům Fastnetu dává i jeden kousek ze své dílny.

„V roce 2013 si hodinky Rolex nechal můj otec a řekl mi, že jsem mladý a že ještě vyhraju. A hele,“ prohlásil Alexis Loison. Soutěž byla nemilosrdná. Jednotlivé soupeře často navzájem oddělovaly pouhé minuty. I drobná chyba tak mohla znamenat propad o několik míst. „Klíčovým momentem bylo rozhodnutí, zda použít velký spinaker hned za skálou, když foukalo 25 až 27 uzlů,“ prohlásil Loison. „Pluli jsme naplno, ale u Scill jsme viděli, že to byla dobrá volba. Kolem nás byla spousta větších lodí.“

Souboj v kategorii Maxi

Letošního ročníku závodu se zúčastnily celkem čtyři obří trimarany třídy Ultim. Vítězná loď SVR LAZARTIGUE získala náskok hned na začátku, ještě daleko před majákem Fastnet, a udržela si ho až do cíle. SVR LAZARTIGUE drží i rekord pro

současnou trasu regaty. V roce 2023 ji zvládla za jeden den, 8 hodin, 38 minut a 27 sekund. Loď měří na délku 32 metrů, na šířku 23 a její stěžeň je vysoký 33 metrů. Plocha plachet při plavbě proti větru je 425 čtverečních metrů a po větru může vytáhnout až 645 čtverečních metrů prádla.

O něco dramatičtější byl souboj trojice jachet kategorie Maxi. Kdo občas nějaké oceánské závody sleduje, tomu budou jejich jména něco říkat. V první polovině závodu vedla obluda SHK SCALLYWAG z Hong Kongu. Těsně ji následovaly dvě lodě stejné kategorie BLACK JACK 100 a LEOPARD 3. Obě pluly pod maltskou vlajkou. Na začátku závodu si držel vedení SCALLYWAG. Za majákem Fastnet se však podařilo prodrat na špici BLACK JACKOVI. Nakonec si náskok udržel.

Dorazil první s neopraveným časem dva dny, 12 hodin, 31 minut a 21 sekund. Druhý SCALLYWAG nakonec zvládl trasu s jen o 58 minut delší stopáží. Před rokem na závodech Rolex Middle Sea Race však loď BLACK JACK naopak předjel.

Padesátý ročník v pořadí

„Z loňského roku jsme byli velice zklamaní,“ prohlásil Nizozemec Tristan Le Brun, skipper BLACK JACKA. „Trvalo nám dlouho, než jsme se z toho vzpamatovali, ale byla to pro nás velká motivace. Provedli jsme rozsáhlý refit, tvrdě jsme trénovali. Věděli jsme, že SCALLY-WAG a LEOPARD budou rychlé na stoupačku, ale pokud budeme dobře spolupracovat, máme šanci.“

Zajímavá byla i sekce historických jachet. Vyhrála ji totiž loď STORMVOGEL. Její posádka si už jednou odnesla trofej pro absolutního vítěze. Bylo to v roce 1961.

Historie závodu se začala psát v roce 1925. Úplně prvního ročníku se zúčastnilo pouhých sedm lodí. Vyhrála jachta JOLIE BRISE. Je to původně lodivodský gaflový kutr spuštěný na vodu v roce 1913. Jeho majitel i skipper byl jachtař, hráč kriketu a spisovatel Evelyn Martin. JOLIE BRISE je mimochodem dodnes na vodě. Závod se zpočátku konal každý rok. Na dvouleté střídání přešli pořadatelé v roce 1931. Mezi lety 1939 a 1947 se nezávodilo. Letošní ročník byl proto v celkovém pořadí padesátý.



V letošním ročníku čekalo na závodníky příznivější počasí než obvykle.

Fastnet patří k trojici nejprestižnějších oceánských regat. Další dvě jsou závod ze Sydney do Hobartu a z Newportu na bermudský Main Island. První se jede každý rok, druhý jednou za dva roky.

Jméno Fastnetu je bohužel spojeno také s jednou z největších tragédií v historii jachtingu.

V roce 1979 se během regaty v silném větru potopilo pět lodí. Dalších zhruba 75 se převrátilo. Zahynulo patnáct závodníků a šest diváků. Vedlo to ke změně pravidel a zvýšení důrazu na bezpečnost.

Text Radek John

Foto Rolex, Carlo Borlenghi



V absolutní rychlosti trimarany dominují.

Jak se připravit na regatu Rady a tipy týmu Kolotočáři



řádně po zimě rozjezdit. Ale i v průběhu sezony je podstatné být na lodi už pár dní před závodem. Celá posádka by měla být seznámena se všemi úkony, aby pak ve stresujících okamžicích každý věděl, co a jak dělat. Zároveň je potřeba před startem myslet i na kontrolu lodi. Kolotočáři jsou zvyklí kontrolovat opravdu každé lano, jestli nedošlo k výraznému opotřebení, či dokonce přetržení. Vyměnili si lano u spinakru, to pak ocenili při silném větru hned na začátku první rozjížděky. Došlo i na kontrolu a ošetření kladek. U těch je častým problémem, že jsou povolené a že se zadržávají, což se napraví důkladným promazáním.

Důležitým bodem přípravy lodi je i otestování všech stoperů. Ty často nedrží dobře, a tak je vhodné dát nejdůležitější lana do stoperů, které spolehlivě fungují.

Velkou výhodou je mít v týmu potápěče. Jeden z posádky Kolotočářů se v potápěčské výbavě pustil do vody a kontroloval, jestli není nic namotané kolem vrtule a jestli není loď příliš špinavá. Nános špíny totiž způsobuje vyšší odpor vůči vodě, čímž se plavidlo stává pomalejším.

Sledování počasí a plánování trasy

Každá regata je specifická a vyžaduje speciální přístup. Společným znakem všech závodů plachetnic je nutnost pečlivě nastudovat předpovědi počasí a pracovat s modely větru. Tým Michala Kelemena pracuje v Chorvatsku běžně s šesti modely a nejvíce využívá ECMWF a ICON. Podle počasí se pak plánuje předběžná trasa.

Na jaře po Velikonoční regatě 2025 se slovenský tým Kolotočáři pod velením Michala Kelemena a jeho týmového kolegy a taktika Petra Šurína pustil do analýzy celého závodu na youtubovém kanálu „Jachtask - Michal Kelemen“. Vysvětlují, co všechno je klíčové pro úspěšnou účast na regatě. V tomto závodě skončila jejich posádka po první rozjížděce na druhém místě, v konečných výsledcích se pak objevila na pátém místě. Na pořadí lodí nemělo vliv pouze štěstí, ale i poctivá příprava a neustálé monitorování počasí.

Kontrola lodi před startem

Pokud se připravujete na začátek sezony, což byl případ Velikonoční regaty, je důležité se po-



V těsných soubojích je důležité ušetřit každý metr trasy. Někdy se vyplatí riskovat, někdy ne. Bohužel dopředu nemůžete vědět, který z těchto případů právě prožíváte.

Jachting není o tom dostat se z bodu A do bodu B tou nejpřímější cestou, jde o strategii a o nalezení dobrého zadního a bočního větru. Samozřejmě je potřeba si dávat pozor na bouřky. Ty však v předpovědních modelech na vývoj větru nenajdeme. Můžeme je vidět v aktuálním stavu počasí, konkrétně na meteoradaru.

Velkým pomocníkem jsou i aplikace, které pracují s reálnými daty samotné lodi. Kolotočáři využívají program Squid, kam se kromě údajů o plavbě přidávají i předpovědní modely, a na základě vložených informací umí vypočítat nejrychlejší trasu do cíle. Je to však pořád jenom odhad, nejde se na to na 100% spolehnout, a tak je nutné neustále sledovat aktuální předpovědi.

Rychlé rozhodování na vodě

Člověk se může připravovat, jak dlouho chce, stejně se musí na moři vypořádávat s riziky a nepředvídatelnými situacemi. Jedním velkým dilematem na začátku Velikonoční regaty bylo, zda v silném větru použít, či nepoužít genakr. Když by se Kolotočáři rozhodli pro plavbu bez genakru, tak jim ti nejlepší ujedou s obrovským náskokem. Pokud se ale rozhodnou pro plavbu s genakrem, hrozí potrhání plachty, což je na začátku závodu opravdu nežádoucí. Genakr vydržel, měli štěstí. Díky tomuto rozhodnutí tým získal náskok 1,5 míle.

Každá loď je meteostanice

Největším přítelem i nepřítelem plachetnice je vítr. Během Velikonoční regaty se velké množství lodí potkalo s bezvětřím pod ostrovem Korčula. „Kdybyste se v tu chvíli podívali na tracking regaty, vidíte rozsypanou rýži

na moři,“ komentuje člen posádky Kolotočáři. Jak nefoukalo, byly lodě otočené všemi směry. Nastala frustrace a bezmoc. Plachty splaskly a loď se jen líně kolébala. To byl moment, kterého mohli využít závodníci, co se nacházeli v zadní části flotily. Na základě sledování chování lodí před sebou si mohli zvolit lepší trasu a s přehledem se tak dostali do vedení. Každá loď je vlastně takovou meteostanicí. Nevýhodou lodí v čele závodu je, že před nimi nikdo svou jízdu neukazuje, jak a jestli tam fouká vítr. Lodě vzadu tedy mají přehled díky trackingu, a tak mohou lépe zareagovat na jakoukoliv změnu.

Po první etapě

Kromě oslavování dobrého umístění je potřeba po první etapě zařadit opět několik věcí. Šikovnou strategií může být vytvoření seznamu všech výrazných soupeřů. Kolotočáři si zaevidovali lodě, kterým se dařilo v různých úsecích první etapy, aby si na ně dávali větší pozor. Pak už následuje klasický postup jako před prvním startem, tedy opět kontrola

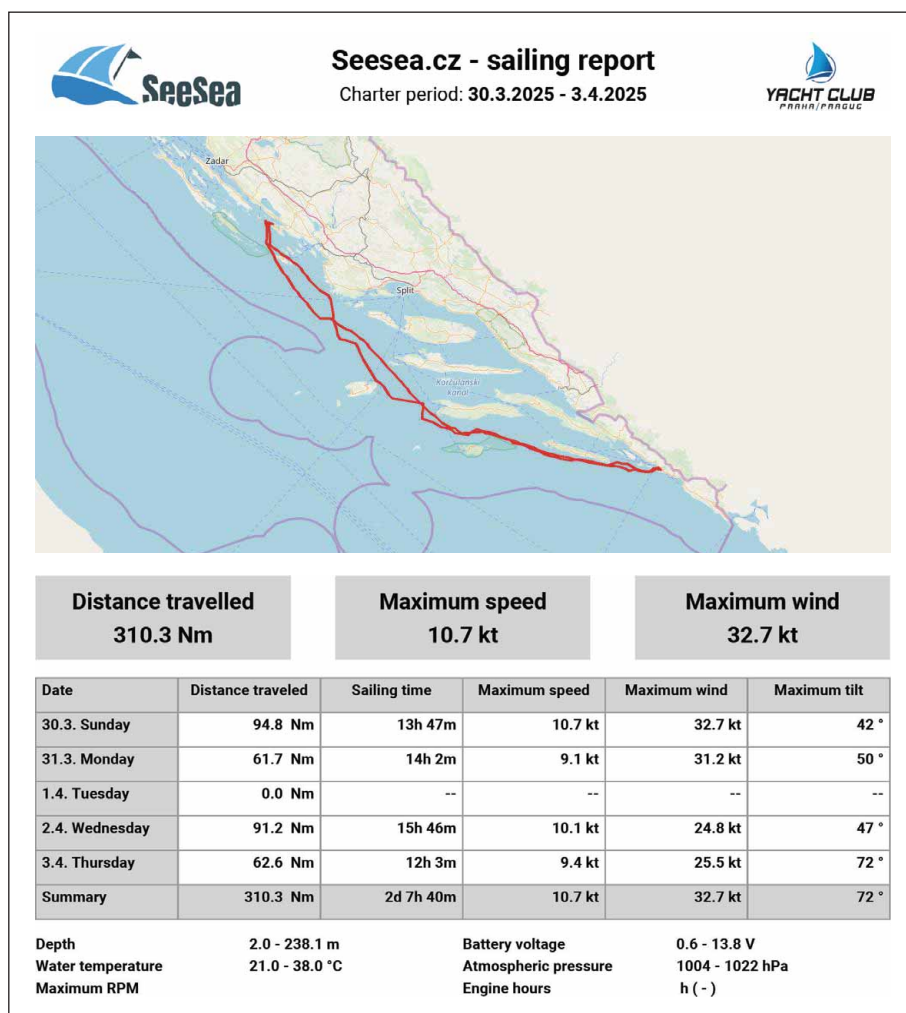
všech lan, kladek a podobně. Nutností je i plán plavby na druhou rozjížd'ku.

Finále závodu

V těsných soubojích je důležité ušetřit každý metr trasy. Někdy se vyplatí riskovat, někdy ne. Bohužel dopředu nemůžete vědět, který z těchto případů právě prožíváte. Pro úspěšné dokončení závodu se musí sejít tolik faktorů, až by se mohlo zdát, že jde čistě o náhodu. Ale jak se říká, štěstí přeje připraveným. Poctivou přípravu na závod tedy není radno podceňovat. Na začátku příští sezony, konkrétně od 11. do 18. dubna 2026 bude Michal Kelemen ve spolupráci s Davidem Křížkem organizovat v Chorvatsku Race Camp, týden věnovaný právě tomuto tématu. Na programu bude příprava na regatu, starty a startovní procedury, meteorologie, závodní pravidla, nastavení ideálního trimu, souhra týmu a technika plavby.

www.jachta.sk

Text Eliška Nagyová
Foto Daniel Guryča



Možnost sledovat rychlost a polohu ostatních lodí je cenný nástroj pro rozhodování o průběhu dalšího postupu během závodu.

Mistrovství světa RS 500 Sestry Křenkovy si odnesly zlato v ženské kategorii



Ve Follonice v Itálii se na začátku srpna konalo mistrovství světa třídy RS 500. Závodu se dohromady účastnilo 84 jachtařů a jachtařek ze sedmi zemí světa, a to z Itálie, Velké Británie, Nizozemska, České republiky, Francie, Švýcarska a Maďarska. Za Českou republiku závodili Jan Buchta a Michal Žák, Sarah Buchtová a Eliška Kuthanová, Anna Grabarczyková a Lukáš Šmidtmaier a také Monika Křenková a Kristýna Křenková. Sestry Křenkovy se staly nejlepší ženskou posádkou šampionátu a celkově obsadily 12. místo.

Celkové vítězství vybojovali domácí závodníci Gabriele Corsi a Giulia Galletti z LNI Follonica, na druhém místě skončili Britové Paul Cullen a Fresh Abbendstern a třetí místo obsadili opět Italové Jacopo Roncuzzi a Federico Roncuzzi.

Více na www.rssailing.com



Mistrovství světa třídy Fireball Závodu se zúčastnilo 15 českých posádek

Na konci srpna skončilo mistrovství světa třídy Fireball a stalo se rekordním ročníkem jak z hlediska účasti, tak z hlediska počtu zastoupených zemí. Startovalo 136 lodí ze čtrnácti zemí, mezi nimiž bylo také patnáct českých posádek. Celkového vítězství dosáhla švýcarská smíšená posádka Yvese Mermoda a Maji Siegenthaler. Hned za nimi se umístila britská dvojice DJ Edwards a Vyv Townsend a třetí místo obsadili opět Britové Thomas Gillard a Shandy. Nejúspěšnější z českých reprezentantů byli Jiří Parůžek a Jakub Košvica, kteří skončili na sedmém místě.



Celkem bylo během soutěžního týdne dokončeno devět rozjížděk za velmi rozmanitých podmínek, které každému týmu daly šanci předvést jejich technické dovednosti a přípravu. Tento závod je důkazem, že i více než 60 let po svém vzniku třída Fireball nadále přitahuje vysoký počet účastníků a úzce propojenou mezinárodní komunitu. Technicky náročná, ale přístupná plachetnice, která vyžaduje jemné seřízení takeláže a pečlivé vyvážení hmotnosti posádky, nadále baví zkušené jachtaře i novou generaci.

www.fireball-international.com/worlds/2025-worlds-italy/

Pozvánka na závody v YC CERE Akční souboje na Vltavě



Foto Martin Houska

Pražské Podolí letos na podzim znovu ožije jachtařskými závody, které slibují napínavou podívanou přímo na dohled ze břehu. Yacht Club CERE připravil na říjen a listopad hned tři regaty v moderních formátech team race a match race, kde lodě svádějí velice těsné souboje.

Prague Sail Open

Sérii zahájí Prague Sail Open o víkendu 25.–26. října. Na rychlých závodních speciálech Longtze Premier se utkají posádky až o pěti členech ve formátu match race – jeden na jednoho. Diváci tak mohou čekat strhující souboje, kde každý taktický krok i rychlá reakce posádky hraje klíčovou roli.

Sametová regata

Druhým závodem je tradiční Sametová regata, která proběhne 8.–9. listopadu. Tentokrát usednou junioři do dvouposádkových lodí RS Feva. Tento závod se jede ve formátu team race, dvě lodě proti dvěma lodím. Závod nabídne napínavé taktické bitvy a příležitost sledovat, jak mladí jachtaři spolupracují a řeší situace přímo na vodě.

Mistrovství České republiky v team racingu – O krále Prahy

Vyvrcholením podzimního programu bude mistrovství České republiky v team racingu lodní třídy Optimist – závod O krále Prahy,

který se uskuteční 15.–17. listopadu. Historie tohoto klání sahá až do roku 2012 a každoročně přitahuje velký počet mladých závodníků. V týmech po třech lodích se zde utkají nejlepší děti z celé republiky, aby se popraly o titul mistrů ČR.

Všechny závody lze sledovat pohodlně přímo z klubovny YC CERE nebo ze břehu Vltavy, kde budete mít jachtařské souboje doslova na dosah.

Přijďte povzbudit závodníky a zažít jedinečnou atmosféru.

www.cere.cz




YACHT CLUB CERE
#spolunajednelodi

DOMANSKÝ.cz

KUPKOLO

soukup&partners
REALITNÍ KANCELÁŘ

yacht.cz



CompoTech
Carbon Composite Components

MPOSKA

Mistrovství světa UIM Formula Future 2025 Český tým zazářil v šesti kategoriích

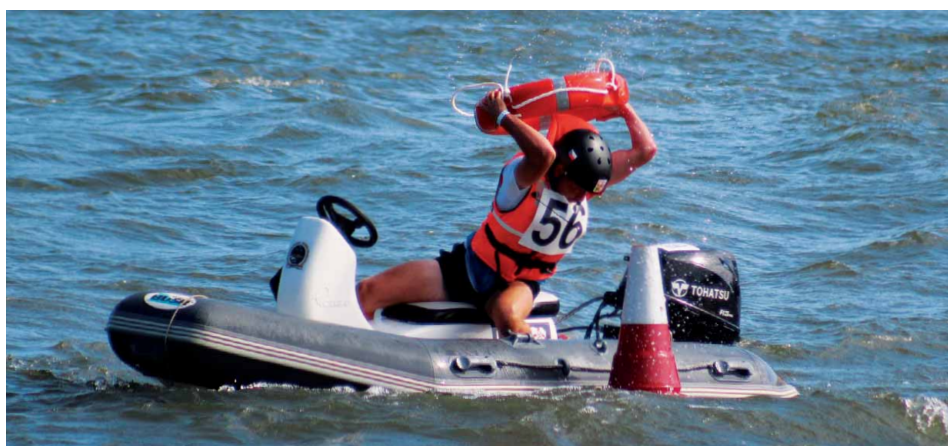
Česká republika zažila velký triumf na letošním mistrovství světa UIM Formula Future, které se konalo na přelomu července a srpna v maďarském Dunaújvárosi. Dvanáct mladých českých reprezentantů ukázalo světu, že patří k absolutní špičce ve vodních motorových sportech, a z šampionátu si odvezli nejen řadu individuálních medailí, ale i skvělé druhé místo v týmovém hodnocení.

Mistrovství, které se konalo na slepém rameni řeky Dunaj, hostilo přes sto mladých závodníků z jedenácti zemí. Český tým předvedl své dovednosti napříč šesti kategoriemi.

V disciplíně slalom – manévring si naši jezdci zajistili hned šest medailí. První místa a zlaté medaile si s přehledem odvezli Vojtěch Duda v kategorii M5 a Marek Brzobohatý v M3. Stříbrné medaile pak vybojovali Adam Horáček



Fotografie všech reprezentantů a trenérů před závodem s ředitelem UIM



Vojtěch Duda - 1. místo M5 pro rok 2025 v kategorii M5

v M5, Žofie Dvořáková v M2 a Filip Lefter v M1. Krásné třetí místo získal Antonín Horáček v kategorii Delfín.

Naši závodníci zářili i v paralelním slalomu, kde si cenné kovy zasloužili tři piloti. Zlato a prvenství si odvezli Vojtěch Duda v M5, který tím potvrdil svou dominanci, a také Jan Sotona v M4 a Antonín Horáček v kategorii Delfín. Třetí místo obsadil Daniel Kops také v kategorii Delfín.

I v celkovém hodnocení ukázal český tým svou sílu. Vojtěch Duda si díky svým výborným výkonům vyjel celkové první místo v kategorii M5,

což z něj dělá jednoho z nejúspěšnějších pilotů celého šampionátu. Další medailové pozice si zajistili na druhém místě Marek Brzobohatý, Filip Lefter a Antonín Horáček a třetí místo obsadili Jan Sotona, Adam Horáček, Žofie Dvořáková a Daniel Kops.

Tato medailová smršť vynesla českému týmu celkově neuvěřitelné druhé místo v týmovém hodnocení, těsně za Německem. Velké díky patří všem závodníkům, Českému svazu vodního motorismu a jeho celoroční podpoře, trenérům a také rodinám reprezentantů.

www.uim.sport



Antonín Horáček – 2. místo M5 pro rok 2025 v kategorii Delfín

Jaká jsou rizika jednorázového pojištění kauce

Pozor na výluky

YACHT-POOL
INTERNATIONAL

Každá plavba a pronájem jachty s sebou nesou řadu rizik. Je proto důležité se s nimi seznámit, naučit se jim předcházet a zvolit odpovídající pojištění – ať už jde o pronájem, posádku či skippera. Požádali jsme renomovanou pojišťovací společnost Yacht-Pool, aby se v nové stálé rubrice podělila o zkušenosti a případové studie z praxe, které mohou skipperům pomoci předcházet rizikovým situacím. Současně zde poskytneme prostor i pro vaše dotazy. Odpovídá Zuzana Ballaschová, zástupkyně společnosti Yacht-Pool pro Česko a Slovensko, která má dlouholeté zkušenosti s charterem jachet i s pojištěním charteru a lodí.

Dotaz klienta – skippera:

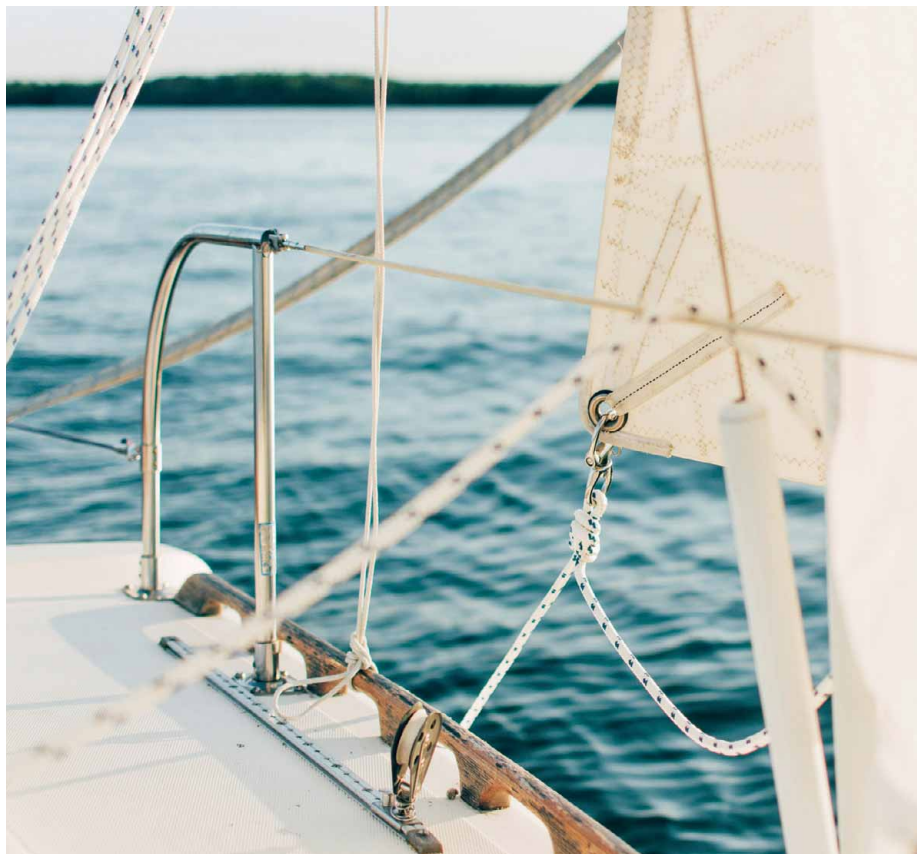
„Máme objednaný charter lodi v Chorvatsku a zvažujeme, zda je výhodnější jednorázové pojištění kauce nabízené charterovou společností, nebo celoroční pojištění od Yacht-Pool. Zjistili jsme, že z jednorázového pojištění, které charter nabízí přímo v marině, jsou vyloučeny škody na plachtách, ztráta či poškození pomocného motoru a dinghy. Náhrada těchto škod přitom není nijak limitována. Je taková klauzule legitimní? A lze si na tyto případy sjednat dodatečné připojištění?“

Yacht-Pool odpovídá:

Podmínka o neomezené odpovědnosti za škody na plachtách či ztrátu uvedeného vybavení je riziková, protože klient předem nezná jejich hodnotu. Přijetím těchto podmínek se zavazujete uhradit škody v plné výši.

Dodatečné připojištění u externí pojišťovny v tomto případě zpravidla není možné, protože kauci ve skutečnosti neskládáte – platíte pouze vratnou spoluúčast (například 10 % výše kauce). Pokud během plavby dojde k poškození lodi, charterová společnost vyžaduje složení nové spoluúčasti, protože ta původní kryje vždy jen jednu událost.

Při detailním prostudování podmínek této známé chorvatské charterové společnosti jsme narazili i na nejasnou a ne zcela přiměřenou klauzuli, která přenáší odpovědnost na klienta i za škody, jež fakticky nemůže ovlivnit – například škody způsobené úderem blesku.



Problém, který vyústí v pojistnou událost, může nastat i za téměř ideálních podmínek.

Méně rizikovou variantou je složení plné kauce, kdy charterová společnost garantuje, že vaše odpovědnost za škody na lodi (pokud nejde o hrubou nedbalost) je omezena právě na výši kauce. V takovém případě doporučujeme uzavřít celoroční pojištění kauce u nezávislé pojišťovny, například u Yacht-Pool.

Výhodou je, že cena celoročního pojištění je srovnatelná s jednorázovým poplatkem charterové společnosti, přičemž kryje i škody, které charter často uvádí ve výlukách. Navíc obsahuje nižší spoluúčast – pouze 5 % skutečné škody, maximálně však do výše kauce. Pojistné události jsou řešeny rychle online, obvykle do několika dnů od doložení podkladů.

Pro případ hrubé nedbalosti doporučujeme sjednat také pojištění odpovědnosti. Spolu s pojištěním kauce tak skipper získá komplexní pojistnou ochranu. Protože hranice mezi „pojištěním kauce“ a „pojištěním odpovědnosti“ bývá v praxi nejasná, je výhodné mít obě pojištění sjednána u jedné pojišťovny.

Pokud se i přesto rozhodnete pro jednorázové pojištění od charterové společnosti, doporučujeme velmi pečlivě prostudovat podmínky, případně požádat o jejich prověření vaši zprostředkovatelskou agenturu.

Příklad z praxe:

Klient si při rezervaci charteru v Řecku zvolil jednorázový poplatek („pojištění“) za snížení kauce na nulu, ale přehlédl výluku týkající se ztráty vybavení lodi. Během plavby mu silný vítr z paluby katamaranu odfoukl matrace. Pronajímatel následně vyúčtoval škodu na 3 000 eur s odkazem na podepsané podmínky a hrozil soudním vymáháním. Klientovi nezbylo než škodu uhradit.

Máte další dotazy k rizikům v charteru a jejich pojištění?

Pište na adresu help@yacht-pool.sk nebo do redakce. Na nejzajímavější dotazy odpovíme v následujících číslech časopisu.

Více případových studií a analýz rizik najdete na www.yacht-pool.sk a www.yacht-pool.cz.

PRODEJ | KOUPE | PRONÁJEM | KURZY

Soukromá inzerce

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

Firemní řádková inzerce a pronájmy

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

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

PRODEJ

MOTOROVÉ ČLUNY



Laguna 700 Cruiser, přihlášená 5/2024, v provozu na vodě od 6/2024, k vidění na Orliku. Nabízí prostornou kajutu s možností uspořádání až 5 lůžek, kuchyňka se zásuvkami, oddělené WC. Předová paluba s opalovací matrací. Vybavena motorem Mercury F 30 ELPT EFI CT a lodní navigací Simrad Cruise 7 + výbava. Kategorie: C. Cena: 2 132 336 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



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



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



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



Remus 525 ST, má pohodlnou polokajutu s možností přespání pro 2 dospělé osoby a 2 děti. Za slunečného počasí lze sklopit rám kabria a uschovat za opěradlem. Vybaven motorem Mercury F 80 ELPT EFI a lodní navigací Simrad Cruise 7 + výbava. Max. motorizace: 90 HP. Počet osob na palubě: 6. Cena: 907 469 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 příhrádky. Může být doplněna o bimini nebo kabrio. Loď je vybavena motorem Mercury F 5 MH + další výbavou, oblast plavby C. Počet osob na palubě 5, maximální motorizace: 10 HP. Délka nohy motoru: S. Testováno na vodě (nájezd cca 1 mth). Cena: 157 986 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



Šalupa 750, jedinečná výtlačná loď nabízí pohodlné sezení u stolu v zadní části. 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. 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



Szymanski 485, r. v. 2022 + Mercury F 30 ELPT EFI. V provozu od 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, ozdobné obvodové lano. Odpojovač baterie zavíratelný. Lowrance HOOK² 4X GPS SONDOU BULLET SKIMMER. Vrcholové světlo bílé. Mercury táhlo řazení a plynu. Schránka na akumulátor. Varta baterie LFS75 12V- 75Ah prof. dual purpose. Schůdky do vody 3 stupně. Mercury F 30 ELPT EFI. Maximální motorizace: 30 HP. Cena: 360 000 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.cz



Zodiac Cadet FR 340, skladný nafukovací člun s vysokotlakou podlahou. Délka 3,4 m, šířka 1,68 m, ve velmi dobrém stavu, málo používaný. První majitel. V roce 2024 servisní prohlídka. Registrována u Státní plavební správy v Praze. Zdarma příslušenství: pádla, kotva, přepravní obal, šlapací pumpa, nádrž na benzin. Cena: 20 000 Kč. Tel.: +420 777 601 949



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



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



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



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



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



Velex 535, bassová loď Velex 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. Max. motorizace: 75 HP. Počet osob: 4. Kategorie: C. Cena: 770 004 Kč. Kontakt: +420 603 482 552, info@wboats.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 přídě, 4 toalety, elektronika Garmin, klimatizace v salonu i v kajutách, solární panely, elektrické koupací plato s nosičem člunu, kompletní bezpečnostní a kuchyňská výbava v ceně, záchranný ostrůvek, člun 3,40 m bez motoru. Cena: 419 000 € bez DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com

PLACHETNICE



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



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



Beneteau Sense 57 „SAFIRA“, rok výroby: 2018. První majitel, loď využívána pouze pro soukromé rodinné účely, perfektní stav. Zakotvená v přístavu s poblíž autorizovaného dealera Beneteau, který prováděl pravidelnou odbornou údržbu a servis. 3 kabiny, lůžka: 6+2 v salonu, 3 toalety (elektrické), salón s možností přestavby na dvoulůžko. Motor Yanmar 4JH110 CR 110HP, přímý pohon hřídelí, 635 motohodin. Loď je registrovaná pod českou vlajkou a kotví v Marině Dalmacija, Sukošan, Chorvatsko. Cena: 449 000 € včetně DPH. Kontakt: +420 724 041 592, office@bemexboot.com

RŮZNÉ



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



Lodní motor Johnson 8 HP, dvoutakt, krátká noha, ruční start. První majitel. Plně funkční, udržovaný, s doklady, servisní prohlídky po sezoně. Nepoužívaný asi 5 let. Cena 12 000 Kč. Kontakt: +420 777 601 949

Nabízíme prostory k uskladnění lodí a karavanů v nevypáčené hale ve Zlonicích (8 km od Slaného, Středočeský kraj). Pojezdová výška 325 cm, možnost skladových buněk v místě. Cena: 50 Kč/m²/měsíc. Kontakt: +420 737 683 592



Hledáme nového kolegu do naší pražské prodejny.

yacht@avaryacht.cz
+420 777 077 167

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 KANCELAR

KUPKOLO

SPOLU NA JEDNÉ LODI

HONDA MARINE

PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství

VÝHRADNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR
závěsné lodní motory – HONDA HONWAVE
nafukovací čluny – HONDA HONWAVE
nafukovací čluny s pevným kýlem – SPORTIS,
CAPELLI, HIGHFIELD

obytné lodě – NAUTIC-YACHT
motorové čluny – AMT, MARION
hliníkové pracovní lodě – MS BOAT,
HIGHFIELD RIB, ARRONET

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

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

**HLEDÁME
NOVÉ
PRODEJCE**

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

MARINE CENTRUM

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

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

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

www.marine.cz

YachtNet

Kapitánské kurzy
v Chorvatsku

Průkazy MDČR
C, B, A IHRB

Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze

Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice

Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

>>> ČECHY

**PRONÁJEM LODÍ
KAPITÁNSKÉ
KURZY
POZNÁVACÍ
PLAVBY**

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht

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

akita yacht

pronájem lodí
kondiční plavby
praktické
kurzy

Velikonoční
regata 2025

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

KWS

U nás máte vše na jedné palubě

PRODEJ A SERVIS LODÍ
A LODNÍCH MOTORŮ

KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLAVBY

PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku

České Budějovice
Lidická tř. 1277/252

www.kws-sports.cz

MARINE

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

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

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

www.marine.cz

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

PRODEJ A SERVIS

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

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

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

yacht

Kompletní seznam
prodejních míst



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

NEO LUXOR
KNIHKUPECTVÍ

NEJVĚTŠÍ KNIHKUPECTVÍ
V ČESKÉ REPUBLICĚ

Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1

Otevírací doba:
Po-Pá 8.00 - 20.00
So 9.00 - 19.00
Ne 10.00 - 19.00

www.neoluxor.cz

W BOATS

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

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

www.wboats.cz • info@wboats.cz

BOHEMIA MARINE

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

tel.: +420 605 294 983

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

AEROMEDICAL
CZ AME-R MUDr. Klára Sekyrová

**NÁMOŘNÍ
A LETECKÝ LÉKAŘ**

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

ONLINE
REZERVACE



www.aeromedical.cz

>>> SLOVENSKO

magnet press

MAGNET PRESS, SLOVAKIA S.R.O.
Šustekova 8
851 04 Bratislava
Slovenská republika

Po-Pá: 7:00 - 18:00
So: 8:00 - 12:00

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

www.press.sk
listujte s námi

Objevujte svět **JACHTINGU**



facebook.com/casopis.yacht/#



instagram.com/casopis_yacht/

yacht

ČASOPIS O LODÍCH

10 x ROČNĚ



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



yacht.cz



Se SNĚHURKOU kolem světa

V květnu 2024 se SNĚHURKA vrátila do Francouzské Polynésie. Tato část Pacifiku je pro kapitána Miroslava Račana nejkrásnějším místem na zemi, tak proč se tam nevydat ještě jednou?



Plachetnice Saare 47

Slovo saare znamená v estonštině ostrov. Loděnice opravdu sídlí na ostrově, konkrétně na Saaremaa, kde za rok dokončí v průměru pět až šest plachetnic. Sedmačtyřicátka je vlajkovou lodí této butikové loděnice.



Sialia 57 Deep Silence

Elektrické jachty jsou v kurzu, ale baterie bývají často jejich nejslabším článkem. U jachty Sialia 57 Deep Silence ovšem některá slabá místa díky pokročilým technologiím odpadají.

YDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel a šéfredaktor

Daniel Guryča

Inzerce, distribuce a předplatné

Markéta Pelcmanová

Marketing

Jana Ježková

Spolupracovníci

Radek John, Pavel Kreuziger,
František Novotný, Eliška Nagyová

Předplatné

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

Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS
Press Media

Předplatné na Slovensku

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

Distribuce a předplatné na Slovensku

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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



MOBIL



TABLET



ONLINE



FACEBOOK



INSTAGRAM

PDF verze k dispozici na www.yacht.cz

DALŠÍ TITULY:

WINE
& Degustation

Nejlepší vína
České republiky

Praga ARENA
SILMET
KART INDOOR
www.pragaarena.cz

100%
ADRENALIN



Team building, školení, vánoční večírky

PARDO
YACHTS

circular agency



PARDO ENDURANCE 72
TIMELESS ELEGANCE,
ENDLESS JOURNEY

RSYACHTS
SPECIALISTA NA LUXUSNÍ JACHTY