

## **Trophée Maria-Agnes Perón 2007**

*V Bretani se jel další ze závodů světové série třídy Transat 6,50. Na startu nechyběly ani obě české lodě, tedy CZE 516 – ATLANTIK FT a CZE 468 – CK FISCHER. V loňském ročníku memoriálu Trophée M.A. Perón ztroskotalo sedm lodí. Jak to dopadlo letos se dozvíte v reportáži Davida Křížka.*

Po krátkém pobytu doma jsme se vrátili zpět do Bretaně, abychom se zúčastnili vrcholu jarní přípravy, tedy sólového závodu Trophée Maria Agnes Perón a zejména neoficiálního mistrovství světa dvojic, tedy závodu MiniFastnet. Hned po příjezdu jsme se dozvěděli, že během poslední regaty Demi-Clé, kde jsme s Milanem Hájkem vybojovali skvělý bronz, se v místních vodách v obřích vlnách převrátila loď převážející 150 pasažérů. Musím přiznat, že se nám ty vlny tehdy zdály opravdu veliké. Snad bude nyní počasí příznivější.

Lodě jsme měli velice dobře nachystané, a tak jsme se věnovali v první řadě přípravě trasy, tedy mapám proudů, meteorologii, přílivům atp. Ve čtvrtek bylo odstartováno v 11:30h. Chvilí před vyplutím obdržel Dan špatné zprávy z domova. Přesto se vydal se sebezapřením na start, ale s těžkou hlavou a v myšlénkách na své blízké se nedá závodit, natož pak v tak náročných podmínkách. Proto se nakonec rozhodl ze závodu odstoupit, což bylo jediné rozumné řešení. Snad se vše v dobré obrátí.

Já jsem byl nachystán na dobré straně startovní čáry s dobře rozjetou lodí, ale jak teď říkám: „Nakonec – Estonec!!!“ Estonský závodník v poslední chvíli ztratil kontrolu nad svou lodí, která se přetočila na pravobok a zatarasila cestu několika lodím. Mohl jsem jej jen podjet a to znamenalo start ze třetí řady. Během krátké stoupačky jsem to však dohnal a na návětrné jsem točil již v TOP 15 z celé skupiny 77 lodí. Prvních dvacet mil bylo po větru a tak se hodně halzovalo. Na chvíli jsem se dostal na první místo v sériové třídě, ale pak jsem si raději hlídal pole a zbytečně neriskoval a tak se mi pár lodí prosmeklo podél pobřeží. K obávanému majáku Pointe Du Raz jsem přijížděl ve velké skupině. Byl zde naštěstí zadobochní proud, který mě tří uzlovou rychlostí protáhl v těsné blízkosti majáku. Opravdu to není dobrý pocit, když do poslední chvíle nevíte zda to vyjde a navíc voda kolem vás doslova vaří. Naštěstí bylo nadmíru dobré počasí. Vloni jsme to tu projížděli přes deset uzlů v husté mlze a viditelnosti sto metrů. Na dalším kurzu jsem si držel spojnicu a náhle jsem se začal rychle přibližovat přední skupině speciálů. Po chvíli jsem zjistil, že všichni tam trčí v úplném bezvětří. Modlil jsem se, aby mi vítr co nejdéle vydržel míjel jsem na obou bocích velké favority, až mě poryvy větru dotlačili na samé čelo, tedy resp. na druhé celkové místo. Pak jsem zaparkoval taky. Za námi se přiblížila další skupina opozdilců a začínalo se zas od začátku. Celá ta dřina byla pryč. Navíc vítr přišel jen na jedné straně a tak lodě, které jely ze zadu s větrem si více nastoupaly a pokračovaly plynule dál. Moc dobře to nevypadalo. Horší lodě získaly náskok a favorité trčeli ve



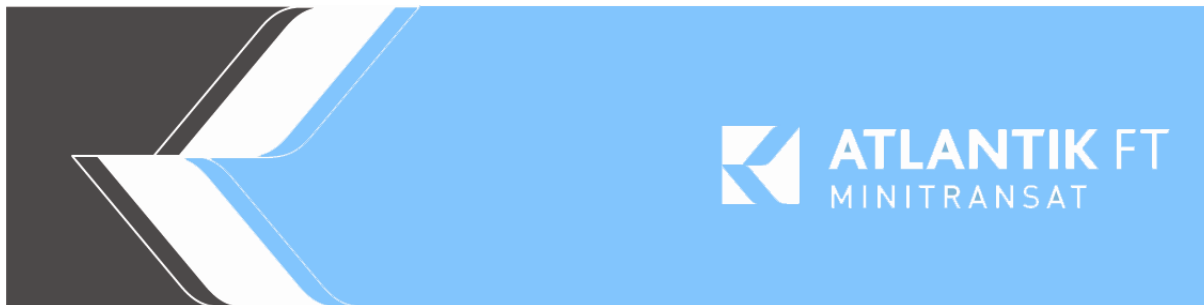
flautě se mnou. Konečně došlo i na nás a pole se dalo do pohybu. Tentokrát byli pořadatelé mírnější a nezahnali nás mezi souostroví Glenan. Vloni tam ztroskotalo sedm lodí. Jelo se tedy dál až k Lorientu kolem ostrova Groix. V noci jsem trochu spal, ale změny chodili velmi často a tak jsem musel být pořád připraven. Když jsem si šel odpočinout, tak jsem si dával budíka vždy jen na deset minut. Jen jednou, když se vše zdálo stabilnější, tak jsem si dopřál dvacet minut v kuse. Za rozbřesku jsem proplouval kolem severního výběžku Groix. Zamířil jsem do kanálu dobrým kurzem. Pak přišla změna a tak jsem otočil k ostrovu, kde jsem stejně předpokládal lepší vítr a slabší proud. Vítr však postupně velmi zeslábl a původně zanedbatelný proud mě tlačil výrazně pod kurz. Celý výjezd do kanálu tak byl ve výsledku ztrátový. O proudu jsem věděl, ale zeslábnutí větru jsem nepředpokládal. Byla to velká chyba. Dost to otřáslu mojí psychikou a už jsem byl opravdu hodně unaven. Křížoval jsem podél ostrova a pak zamířil k nejvzdálenějšímu otočnému bodu, tedy majáku Birvideux. Stále jsem jel naplno. Při každém zesílení větru jsem okamžitě přetrimovával a dělal jsem maximum, abych dohnal své soupeře. Před dojezdem k majáku jsem několikrát usnul za kormidlem. Asi třikrát jsem se přistihl, že mám otevřené oči a začíná se mi zdát živý sen. Pak jsem usnul doopravdy. Když jsem se probudil, tak jsem zjistil, že jsem mezní čáru přešel o dvě stě metrů a soupeři už dávno otočili. Hned jsem to ohnul za nimi. Naštěstí zde byl silný proud a tak se mi najetá výška hodila. Řada lodí zde měla nemalé problémy. Po pár stech metrech jsem předjížděl usmívajícího se Belgičana. Viděl, že jsem vytuhnul za kormidlem a solidárně mi volal vysílačkou, ale tu jsem měl již dávno ztlumenou, protože mi rušila.

Tahle chyba mi fakt naštvála. Jsem asi první Čech, který přešel mezní čáru, protože spal. Tohle privilegium bych si fakt raději odpustil. Dal jsem si Shlehu (energetický stimulátor) od Nutrendu a vyrazil. Loď jela perfektně. Groix jsem minul vnějškem, ale kvůli proudům a hlavně kvůli očekávané změně větru jsem nebojácně zamířil mezi Glenany. Je to snad nejhorší místo na zemi. Mapu zde vůbec nemůžete číst, protože všude jsou skály, nebo vraky lodí. Chtěl jsem se držet ještě severněji, ale už se začalo stmívat a tak jsem projel kolem hlavního majáku. Cestou jsem minul Holanďana na lodi KLM, který vyhrál Demi-Clé. Měl jsem z toho velkou radost, protože jsem ho tam doslova zahodil. Věděl jsem, že jsem zpět ve hře. Jel jsem jak o život. Vítr přeskočil na pozemní brízu a loď se rozjela do černé noci s velkým spinakrem. U dalšího majáku byla pěkná mela. Jeli jsme doslova loď na loď. Předepsaná vzdálenost lodí po západu slunce jsou tři lodní délky, ale to se zde nedodržovalo ani omylem. Bojoval jsem s řadou rychlejších speciálů a nic si nenechal líbit. Pak následoval rychlý sprint k majáku Chausse de Sein. Předjíždí mi několik speciálů, ale to neřeším. Držím si kurz proti dnu, který je díky silnému proudu o 17 stupňů odlišný od kompasového. Ostatní vidí maják a míří k němu. Nenechávám se unést a držím se své strategie. Vychází mi to velice těsně. Zato ostatní zběsile halzují a snaží se za každou cenu nastoupat zpět. Jedna loď se málem rozsekala o maják. Minula jej jen o pár metrů, ale ze špatné strany. Tak musí bojovat znovu a ztrácí tak

drahocenný čas. Všechny lodě to musí stihnout do dvanácti hodin. Pak se jejich šance na proplutí kvůli protiproudu výrazně zmenšují. Díky své strategii předjíždím zpět pár speciálů. Nyní se jede již ostrým kurzem do zálivu v Douarnenez. Vše se daří až do okamžiku, když vítr již po několikáté úplně lehne. Lodě zezadu nás objíždějí spodním a vlastně i horním obloukem. Pak pomalu startuje bríza, která se kvůli mrakům opozdila. Na řadu přichází opět velký spinakr. Vše jde velmi dobře. Předjíždím jednoho Francouze, ale mě předhání Španěl. Má stejnou loď, ale výrazně větší spinakr (80m<sup>2</sup>). Je s ním rychlejší jen ve větru od 7 do 10 uzlů a to teď právě fouká. Nemohu vůbec nic dělat. Až na posledních deset mil vítr sílí a je to zadobočák. Jedu na maximum. Vyjíždím každou vlnu a cítím jak se přibližuji. Nakonec to ale nestačí. Potřeboval bych ještě pár set metrů. Jen těsně před cílem ale dojíždím jiného soupeře. Pravobokem mu to vychází těsně k levé bóji cíle. Já jedu čistý zadák a nemohu jej zastínit. Něco ale musím udělat. Halzuji a odpadám co nejbliže k němu. Beru mu vítr a on ve snaze co nejrychleji se vymanit ze stínu rychle ostří. Tím se ale dostává nad mezní čáru a musí halzovat. Jdu také do halzy zpět, ale jsem na větru zprava a tak jej těsně nadjíždím. Spinakr mu opět kolabuje. Jde do rychlé halzy, ale již nemá dostatečnou rychlost a se splasklým spinakrem projíždí cílem jen o půl délky lodě za mnou. Vnitřně se raduji, ale jedu pryč, abych nemusel snášet jeho vyčítavý pohled. Po šedesáti hodinách na moři je to pro něho dost deprimující.

Já jedu do přístavu, abych spočítal lodě svých soupeřů a zjistil jak jsem na tom. Po medailovém úspěchu v Demi-Clé chci uspět také v sólovém závodě, ale cokoliv v TOP 10 by byl parádní úspěch. Lodí je tu dost, ale některé přijely později a budou startovat až v MiniFastnetu. Na tabuli jsou poslední průběžné výsledky, kde jsem na sedmém místě. To je super. Mám velikou radost až do okamžiku, kdy vyvěsí konečné pořadí. Nakonec je z toho 14. místo. Ach jo. KLM, kterého jsem zahodil u Glenanů je nakonec na čtvrtém místě. Sedm lodí mě muselo předjet velkým obloukem až v poslední fázi v zálivu Douarnenez, když jsme tam trčeli v bezvětří. Děsně mě to štve. Děsně!!! Spousta lidí blahopřeje k dobrému dojezdu. Porazil jsem hodně dobrých lodí včetně několika favoritů ze speciálů, byl jsem párkrát vepředu, ale to mi radost nezpraví. Na břehu se rozbíhá velká party. Vítězové přebírají ceny a oslavy začínají. Někteří končí až po rozbřesku. To však ještě stále dojíždějí další lodě do cíle. Kdo totiž nestihl přijet včas k Chausse de Sein, ten dostal další šanci až když protiproud po třech hodinách zeslábl. Mezi tím buď rychle zakotvil, nebo jej proud unášel zpět. Američan Abel to nestihl o pouhých dvě stě metrů. Tomu se říká fakt smůla.

Ukázalo se, že mohu soupeřit téměř s každým. Loď je dostatečně rychlá. Nemám však finance na vývoj plachet a tak musím brát co je. Někteří už úspěšně likvidují letošní třetí sadu. Také budu muset dobře zvážit za co utratit finance na odlehčení lodě. Je jasné, že všechny výstřelky si nemohu dovolit. V 4400Nm dlouhém Minitransatu se však každý detail projeví. Přestože mám dobré sponzorské zázemí, tak i přes to budu muset jít do kompromisů. Konzultoval jsem své chyby se soupeři a



jak je vidět, tak hodně z nás jede naplno do úplného vyčerpání a pak se jen těžko znovu nabývají síly. Ti nejlepší v tom mají systém a dokáží odpočívat ve správný okamžik. Inu vždycky je co zlepšovat.

S vlastním závodem jsem nadmíru spokojen. Konečně to byla taktická regata, kde nešlo o život. Lodě nekončily na skalách, nerefovalo se a vše se odjelo s genou, velkým genakrem a code zero. Prostě krásný závod plný taktických bitev. Přesně to se mi líbí. Škoda těch mezi přestávek v bezvětří, ale s tím se musí v offshore regatách počítat. Co tedy dodat závěrem? Pěkný závod, dobrá rychlost, velké zlepšení a výsledek? Vzhledem k mým chybám jsem si asi stejně lepší nezasloužil.

Daniel nyní odjíždí z pochopitelných důvodů domů a tak na MiniFastnet nastoupím pouze já s Milanem Hájkem. Teď před závodem mi psal ať nejedu moc rychle, abych nevystřílel prach před hlavním závodem. Tak uvidíme. Držte palce. Na webu bude opět sledovací systém. V sobotu je prolog a v neděli start hlavního závodu z Douarnenez, přes kanál k Wolf Rock, až do Irska kolem majáku Fastnet a zpět do Douarnenez. Celkem 700Nm. Dlouhodobé předpovědi hlásí silný vítr. Držte palce.

Ahoj David+

Trophée Maria-Agnes Perón

79 lodí z 12 zemí světa (FRA, POR, GBR, NED, BEL, USA, AUS, FIN, EST, POL, BRA, CZE)

Sériová třída (49 lodí):

1. POR 607 – BPI – F. Lobato
2. FRA 685 – ToudSuite – C. Hoffart
3. FRA 539 – Cultisol – S. Le Diraison

...

14. CZE 516 - ATLANTIK FT - David Křížek (Yacht club RODOP)
- DNF CZE 468 - CK FISCHER - Daniel Vodička (Yacht club RODOP)

Prototypy (28 lodí):

1. FRA 624 - Actual - Yves Le Blevec
2. FRA 667 – Degremont Synergie – I. Joschke
3. BEL 618 – Ecover – P. Laureyssens

Jan Langšádł  
PR' manažer  
GSM: +420 603 920 777  
Fax: +420 233 321 952  
email: [media@minitransat.cz](mailto:media@minitransat.cz)  
[www.minitransat.cz](http://www.minitransat.cz)