

CZE 516 - ATLANTIK FT – bronz na Demi-Clé

Zatímco Daniel Vodička na lodi CZE 468 – CK FISCHER má za sebou již druhý závod. David Křížek (CZE 516 – ATLANTIK FT) si na závodě Demi-Clé odbyl svoji letošní premiéru. A hned nadmíru úspěšně. V tomto dvouosádkovém závodě totiž společně s Milanem Hájkem vybojovali bronzovou medaili. Zde je Davidova reportáž z této regaty.

Nechci zahlcovat tyto stránky přehršlem informací o našem projektu a jsem moc rád, že nám zde věnují tento prostor, ale jsou lidé, kteří prostě očekávají reportáž ze závodu a tak plním svoji povinnost a pokusím se vyplodit pár řádků.

Po Pornichet select jsme s Danem čekali na lepší předpověď, abychom přepluli do Lorientu, ale bylo to stále horší a tak jsme jednoho dne prostě vyrazili. První trénink v tak silném větru a velikých vlnách nebyl nic moc. Bylo mi špatně a měl jsem problémy s rychlostí na stoupačku. Ostatně to byl vždycky můj problém v silném větru. Po dojezdu jsem vše rekapituloval a myslím, že je to dáno nedostatečnou prací s hlavní plachtou. Ta má totiž obrovský roach a je potřeba ji více otevírat v silnějším větru. Také je třeba pořádně dotáhnout backstay.

Po přejezdu jsem doladil loď, upravil základní nastavení a dokoupil nové bezpečnostní vybavení. Dva dny před závodem přijeli naši spolukormidelníci Milan Hájek a Petr Šturc. Ihned jsme zahájili přípravu, tedy rozpis tratě, plán proudů, časy přílivů, meteo předpověď, předpověď směru a velikosti vln, atd. Nakonec jsme se rozhodli nenastoupit do prologového závodu, který nebyl povinný. Závodilo se v úzkém pásu mezi útesy a šlo spíše o show pro diváky než o regulérní závod. Hlavní start byl plánován na další dopoledne. V první den uzavírání přihlášek, tedy 1. února se přihlásilo 96 lodí, ale pole bylo omezeno na 60 plachetnic. Na start se sjeli jachtaři z jedenácti zemí světa a větší polovina z nich startovala společně s námi ve třídě sériových lodí. V 11 hodin bylo konečně odstartováno.

Nám se start vydařil velmi dobře. Trochu na nás tlačili jedni z celkových favoritů na lodi SOITEC, ale když jsme malinko přestoupali, tak neměli šanci a museli točit. U návětrné bóje jsme si nechali dostatečnou rezervu, abychom neriskovali zbytečný obrat navíc a točili jsme ji na 5. místě. To znamenalo vedení sériové třídy. Po krátkých bojích na ostřejším kurzu letěl nahoru velký genakr a celá naše přední skupina postupně ujížděla. Vítr byl naprosto ideální, tedy do 16 uzlů a také vlny byly malé z dobrého kurzu. Vše se zdálo být ideální. Po dvaceti mílích jsme se však přiblížili k dalšímu otočnému bodu u ostrova Belle, kde vítr totálně lehnul. Nervozita narůstala. Ze zadu se rychle blížili lodě, které už jsme před tím skoro ani neviděli. My stojíme. Malá skupina se protahuje s jedním poryvem kolem ostrova. Otáčí izolované nebezpečí a se stejným poryvem se vrací a pokračují dále k cíli. My stále stojíme.



S každým drobným závanem se snažíme přiblížit k pobřeží. Za hodinu přichází druhý poryv. Opět odnáší malou skupinku lodí. Nás minul asi o 300 metrů. Až po další hodině zachytáváme příznivý vítr a plujeme dále. Náskok je ztracen. Jsme obklopeni balíkem lodí a přední skupina zcela zmizela.

Další kurz je 90Nm dlouhá stoupačka. Jedeme s genou, ale vítr stále sílí. Refujeme hlavní plachtu, ale i tak nás vítr příliš klopí. Navrhuji výměnu geny za solent, tedy kosatku. Výměna je zdlouhavá a náročná a navíc ztrácíme tři místa. Milana to pěkně štve, ale já trvám na tom, že to je dobrá volba. Je mi jasné, že po západu slunce vítr ještě zesílí. Navíc dělat výměnu v noci není žádná slast. Zezadu nás dojíždějí prototypy. Tyto karbonové speciály mají naplno vykloněný kýl a napumpované vodní balsaty. Navíc mají o metr vyšší natáčecí karbonové stěžně a tak není divu, že kolem nás proplouvají vyšší rychlostí. Naštěstí dobře vychytáváme všechny změny a díky dobré taktice držíme krok. Teď ale přichází noc bez měsíce a v úplné tmě je těžké kontrolovat všechny soupeře. Navíc se pole rozjelo na všechny strany. Po obratu jdu přenosit opět veškerý balsat do návětrí. Na chvíli si lehám, ale je hrozná zima. Nejlépe je člověku za kormidlem. Střídám Milana a ten si jde lehnout. Po třech hodinách na něj bouchám a on je totálně promrzlý. Oka nezamhouřil. V lodi je děsná zima. Teď si jdu odpočinout já, ale nedá se usnout. Mám to nejlepší oblečení. Celkem šest vrstev, ale i kdybych dvě přidal, tak to nepomůže. Všude přítomná vlhkost a vnitřní chlad nedovolí usnout. Navíc se začínají zvedat pěkné vlny. Nad Irskem totiž několik dní zuří divoká bouře. Máme obavy, aby se celý systém nepřesunul k jihu. Fouká tam totiž kolem 60 uzlů. Tady to je do 20, ale předpověď vln je 5 metrů. S východem slunce to můžeme i vizuálně posoudit. Bojujeme s francouzskou lodí, která celá mizí za vedlejší vlnou. To nejsou vlny, to jsou baráky. Přes noc jsme odvedli dobrou práci. Kolem je skupina lodí, které byly před setměním daleko před námi. Bojujeme s týmem Orange a řadou speciálů. Opět se daří vychytat příznivou změnu a získáváme další náskok. Po obratu je potřeba opět přenosit vše do návětrí. Já rovnou přiznávám, že cesta do kajuty by pro mě znamenala okamžité zvracení. Milan tedy vyráží do podpalubí. Za pár sekund je zpět a je to tady ... získává bonus. Poprvé v životě má mořskou nemoc. Pak se vrací do podpalubí vše dodělat. Je to tvrdíák.

Plujeme na větru zprava podél útesů Ill de Seine. Je to jedno z nejnebezpečnějších míst v Evropě. Obrovské oceánské vlny se zde zvedají na několika metrové hloubce. K tomu se přidává tři uzlový proud, který jde jak proti větru, tak proti vlnám. Voda doslova vaří a kolem se tvoří obrovské víry. Vlny běží takovou rychlostí, že před sebou tlačí vzduch. Nejvíce tedy fouká na úpatí vlny. Když pak vyjedete do obrovského kopce, je tam téměř bezvětří. Na další vlně pak opět vidíte černé poryvy větru. Vyžaduje to změnu techniky jízdy, abychom zbytečně neztráceli výšku. Už se blížíme k otočnému majáku na konci souostroví a naštěstí jsme vtahováni silným proudem. Stoupám s lodí do obrovského kopce. Poslední metr a půl je však tvořen kolmou stěnou vody. „Milane bacha!!!“ Prorážím obří vlnu a loď

na chvíli mizí pod vodou. Omlouvám se mokrému spolujezdci, který lapá po dechu na relingu, ale on sám dobře ví, že tahle vlna prostě nešla vyjet. Bojujeme bok po boku s australským speciálem Wombat Toma Braidwooda, který má za sebou několik závodů VOLVO Ocean Race, včetně toho posledního, kde jel v týmu SONY Ericson . Některé lodě mají málo nastoupáno a proud je tlačí na útesy. Konečně mjííme maják a nahoru jde obří genakr. Vítr slábne, ale jízda je to díky chaotickým vlnám šílená. Wombat vytahuje Code Zero a více nastoupává. My jedeme spodním obloukem. Jsme na konci skupiny pěti lodí. Dopředu nevidíme a ze zadu nás dojíždí jen brazilský speciál. K bóji dostoupáváme s Codem Zero, pak zpět výměna na velký genakr a 15Nm zadák do cíle. Brazilci jsou s velkým genakrem rychlejší a tak v poryvech schválně vyostřujeme. To je na ně moc a chytají několik spin-outů. Na to aby nás podjeli zas nemají výkon. Proto hájíme naši pozici a projíždíme cílem za posádkou z Austrálie.

V cíli nás fotí z novinářské lodě, ale my vůbec netušíme jak jsme na tom. Jeli jsme dobře. Podařila se celá řada strategických rozhodnutí, ale kdo ví kolik sériových lodí ujelo v první skupině. S obavou plujeme do přístavu. Tam se dozvídáme, že máme bronz a dokonce nás porazilo jen osm speciálů. Jsme totálně vyčerpaní a tři skleničky slabého šumivého vína nás posílají k zemi. Mám promrzlá záda a šrámy od relingů, ale jsem šťastný. Jakýkoliv dojezd v TOP 10 považuji za velký úspěch a medailová příčka je jako sen. S Milanem nám to klapalo perfektně. Já měl na starosti trim, volbu plachet a výměnu genakru a code zero a Milan zas výměnu geny a kosy. Oba jsme kormidlovali na střídačku, ale on bravurně zvládl start. Já měl na starosti navigaci a on proudy. Prostě jsme vytvořili dobře fungující tým.

Také Dan Vodička na lodi CZE 468 – CK FISCHER jeli společně s Petrem Šturcem velmi dobře. Start se jim tolik nevydařil, ale byli ve skupině, která se výrazně dotáhla na zadák a pak dobře prokličkovali ve slabém větru. Hlavně se jim ale povedl závěr devadesáti mílové stoupačky, kde předjeli hodně lodí. Do cíle pak dopluli na 13. místě v sériové třídě.

Nyní nás čeká 220Nm sólový závod Trophée Marie-Agnes Perón, který povede nejen dvakrát kolem Ill de Sein, ale také k dalším obávaným místům, kde vloni ztroskotalo 7 lodí. Poté nás čeká neoficiální dvouposádkové mistrovství světa, tedy závod MiniFastnet, z Bretaně do Irska a zpět. 700Nm, které nejprve ztíží start ve flotile 100 lodí, pak průjezd oblastí s proudem přes 3 uzly a řadou útesů. Dále hustá doprava v kanále La Manche a obávané Irské moře. Informace budou samozřejmě na stránkách www.minitransat.cz a při MiniFastnetu bude k dispozici i sledovací systém lodí. Máme se všichni na co těšit.

A malá perlička závěrem. Po průjezdu cílem k nám přijel člun, který nás chtěl odtáhnout do přístavu. Bylo to po větru a tak jsme s díky odmítli. V polovině úzkého kanálu, tedy již ve městě, k nám připlul obrovský delfín a začal skákat pod přídí a kolem lodě. Radostně jsme jej sledovali a volali na pořadatele, že máme návštěvu. „Hlídejte si lana,“ odvětili suše. Nic netušíc jsme přijeli k molu a rychle stáhli hlavní

plachtu. Milan skočil na molo a já mu podával lano. V ten okamžik se z vody vynořil náš delfín a několik vteřin panáčkoval proti Milanovi ve vzpřímené poloze, jen na ocasní ploutvi. Byl to nádherný zážitek, ale oba jsme se pěkně lekli. Pak náš rybí kamarád zmizel. Šli jsme do klubu a za chvíli dorazili Poláci. „Viděli jste toho blbého delfína?“, hlásili. Prý je táhl člun přístavem na laně, když se z vody vynořil obrovský delfín a zatáhl tažné lano pod vodu. Jejich loď se tak rozjela a nabourala do lodního motoru tažného člunu. Za chvíli přišli našťvaní Angličané, kterým delfín ukradl tackline a zamotal se do něj a tak museli drahé lano (Vectran-dyneema) na dvou místech odříznout. Jsme teď na pár dní v Česku a tenhle divoch nám hlídá loď. Tak doufám, že po našem návratu tam najdu všechny provazy, které mám od Yacht Sport Starý kompletně vyměněné. Uvidíme.

Dík, že jste to dočetli až sem, sledujte tyto i naše stránky a napište nám.
Ahoj David+

Demi-Clé – 160Nm

53 lodí z 11 zemí světa (FRA, GBR, NED, BEL, USA, AUS, FIN, EST, POL, BRA, CZE)

Sériová třída (31 lodí):

1. NED 589 - KLM - Koen van Esch a Pim Schulp
2. FRA 460 – KPMG - Elodie Riou a Averam Olivier
3. CZE 516 - ATLANTIK FT - David Křížek a Milan Hájek (Yacht club RODOP)
- ...
13. CZE 468 - CK FISCHER - Daniel Vodička a Petr Sturc (Yacht club RODOP)

Prototypy (22 lodí):

1. FRA - Yves Le Blevec – ACTUAL
2. FRA - Matthieu Cassanas - METALCO
3. FRA - Fabien Espres - SOITEC

Na závěr bych chtěl poděkovat celému týmu **ATLANTIK MINITRANSAT** za jejich pomoc, která vedla až k zisku první medaile pro náš tým.

Velký dík také generálním sponzorům **ATLANTIK FT** a **CK FISCHER**, ale také **RODOPu** a **KILCULLENu**.

Díky **PortBaytu** za dopravu lodí. To zas bylo v Bretani pozdvižení. Přijel tam totiž obrovský **PortBayt** kamion s loděmi **ATLANTIK FT** a **CK FISCHER** a za volantem seděla krásná 24 letá blondýna. To bylo řečí ☺

Díky **KRS mobile** za to, že nyní do Bretaně pojedeme novým obytným **ATLANTIK KRS mobilem**.

Dík **Navy Centru** za **Aigle** oblečení a hlavně super jachtařské boty.

Díky **Hondě – BG Technik** za přívěsné motory pro přejezdy a hlavně nejlepší generátory **HONDA 10i**.

Dík **SUUNTO** za gore-texový oblek do extrémních podmínek a hodinky nejen na vodu.

Dík **FSE Robline**, tedy spíše **Yacht Sport Starý** za kompletní sadu nových super lan.

Díky **O-Sails** za prototyp postele, spinakr, kapsy na lana, obaly, kryty...

Díky **Quiksilveru** za super sportovní oblečení a doplňky.

Díky **Companies.cz** za smlouvy a právní poradenství.

Díky **Garminu – Picodas** za **Garmin** 276 a teď hlavně 286, ale taky za navigace do auta a mapy a vůbec za všechno.

Díky **Nutrendu** za poradenství a za perfektní doplňky stravy a energii sbalenou na plavby.

Díky **Jerky** za sušené kousky masa do nepohody.

Dík **Pharma Nord** za vitamíny, minerály a betakaroteny proti usmažení na slunci.

Dík **Altumare Imray** za mapy a průvodce a ISAF kurz.

Díky **Humi Outdoor** za parádní oblečení na vodu ze super materiálů a týmová trička.

Díky **F.A.S. Yachting** za slevy na Plastimo.

Díky **E-Therm** za nemalou podporu projektu a členství v Admirál klubu.

Díky **Galileo Production** za výrobu a návrhy polepů a reklamních předmětů.

Díky **Solartecu** za nový solární panel a vývoj dalšího ultralehkého.

Díky **ALU s.v.** za trička a podporu a členství v Captains klubu.

Díky **T.P.S.** za pomoc, podporu a boty **Sebago**.

Díky **Avar Yachtu** za podporu a slevu velikánskou slevu na **tacktick Race Master**.

Díky **Compotechu** za karbonové doplňky.

Díky **Nereide Yachting** za stojan na CZE 468

Dík firmě **Stadler** za navigační program pro přípravu **MaxSea**.

Díky **centru Malvazinky** za rehabilitace.

Díky všem jachtařským i nejachtařským webům, které píší o našem projektu. Díky rozhlasovým stanicím, televizím a časopisům a novinám a vůbec všem mediálním partnerům.

A hlavně díky vám všem, kteří nám držíte palce, protože to je to co nás žene k vysněnému cíli.

Držte palce a sledujte tyto stránky a www.minitransat.cz.

David Křížek CZE 516 – ATLANTIK FT (YC RODOP)

FRA mobil: +33 634 60 21 06