

POD PLACHTAMI ZLATÉHO LVA

Při pohledu na historické plachetnice se mnohým v mysli vynoří ty nejromantičtější představy z pirátských příběhů. Já si život mořského vlka vyzkoušel v závodu historických obřích plachetnic Tall Ship Race z Toulonu do italské La Spezie.

*Text: Tomáš Hollein, Michal Kalman / Francie, Itálie
Foto: Michal Kalman*





Den před startem Toulon doslova žil závodem. V přístavu kotvily všechny plachetnice, které se následující den měly plavit v závodě. Já se nalodil na nizozemskou plachetnici Gulden Leeuw (Zlatý lev), která se měla stát mým dočasným domovem. Byl to trojstěžňový škuner určený k plachtění na volném moři. Žádný drobeček, ale sedm-desátimetrová loď se třemi čtyřicetimetrovými stěžni a čtrnácti plachtami.

Vyplouváme

Probudili jsme se do nádherného rána. Po snídani jsme vypluli na moře. Podle informací kapitána měl závod začít až v 17 hodin z místa, které bylo určeno GPS souřadnicemi.

Večer před vyplutím jsme dostali školení o tom, jak se chovat na lodi. Jedno školení bylo zaměřeno na systém hlídek a život na palubě, druhé na lezení po stěžních. Třetí bylo o chování v krizových situacích, které mohou na lodi nastat. „Pokud je muž přes palubu, neskáčeme za ním. Řveme: ‚Muž přes palubu!‘ Neustále na něho jeden člověk ukazuje prstem, další házejí vše, co plave,“ poučil nás první důstojník.

Hned ráno se mělo projít, jak jsme vnímali všechny pokyny týkající se lezení po stěžních. Pokud kotví loď v přístavu, plachty se balí a vážou k ráhnům. Důvodem je ochrana proti potrhání v případě silných poryvů větru. Před vyplutím se však musejí rozbalit. Věděl jsem, jak se leze po stěžni. Je to totiž podobné jako lezení



► Oplachtěné historické trojstěžníky budí v každém přístavu pozornost. Gulden Leeuw byla postavena v roce 1937 a plocha jejího plachtovního zábratříka zabírá 1400 m².

Začali jsme šplhat na stěžně, abychom rozbali plachty. Netušil jsem, jak moc to bude nahoře houpat.

na zajištěných horských cestách via ferrata: lezecký úvazek, dvě karabiny a brzdič pádů. Dobrovolně jsem se tedy přihlásil, abychom společně s Joostem De Haanem, nizozemským mladíkem, který sloužil na Lvu jako profesionál, lezli na první stěžně rozbalit plachty. Začali jsme šplhat hned po vyplutí z přístavu. To jsem ještě ale netušil, že přímo úměrně se vzdáleností od břehu se vlny budou zvětšovat a tím samozřejmě i výchylka stěžně. Na rozdíl od via ferraty, která se nehoupe.



Na vrcholku stěžně

Dalším úskalím lezení na stěžně bylo to, že Joost se vůbec nejistil karabinami, prostě rovnou lezl vzhůru. Byl tak třikrát rychlejší než já. Stěžně není zkonstruován z jednoho kusu oceli, ale je nastavován ze tří kusů, aby byl pevnější. Před začátkem každého kusu je plošinka, na které můžete odpočívat nebo spíš nabrat kuráž na další stoupání. Žebříky jsou čím dál užší, navíc prostředek provazového žebříku se pod rukama citelně kýve.

Pokud člověk dodrží pokyny a nehraje si na hrdinu, což můj případ rozhodně nebyl, nemělo by se nic stát. Joost na mě několikrát hulákal: „Tome, jsi OK? Polez!“ A já mu pokaždé odpovídal: „OK!“ i když jsem vlastně OK vůbec nebyl. Začaly totiž přicházet vlny a loď se začala houpat. Navíc, když se jede na plachty, loď i stěžně jsou nakloněné na stranu.

Nahoře bylo potřeba rozbalit dvě horní čnělkové plachty (jsou zcela na vrcholku stěžně a mají obdélníkový tvar). Nahoře ale

POHODLNÝ ZLATÝ LEV

- ▶ Škuner má hlavní palubu, horní palubu a podpalubí.
- ▶ Na horní palubě je kormidlo, **kapitánský můstek** a je odtud přístup na dva stěžně s hlavní a bezanovou plachtou.
- ▶ Z hlavní paluby je přístup na první stěžně, také se z ní ovládají všechny tři létavky a stěhovka. Z této paluby lze projít do hlavní místnosti přes obrovské **kovové dveře**, které musejí být celou plavbu pevně zavřeny nebo zajištěny, aby nikoho nezranily. Dveře jsou bytelné, aby zadržely stovky litrů vody, které by se v **případě silné bouře valily** na přední palubu. Chrání hlavní místnost s jídelnou, barem a sociálním zázemím pro posádku a zároveň vstup do podpalubí.
- ▶ V podpalubí je kuchyň a obrovská místnost rozdělená na dvě části, kde se spí.

pořádně foukalo a stěžně se kýval do strany o dobrých šest metrů. S Joostem jsme stáli na lanech vedoucích pod ráhmem. Joost na mě volá: „Podívej, jak se to dělá, horní čnělkovou plachtu uděláš sám!“ Tato informace mě moc nepotěšila, ale nechtěl jsem vypadat jako zbabělec. Přece jenom jsem si vzpomněl na svou českou hrdost. V sekundě jsem zbilancoval: „Jediný Čech na Zlatém lvu a zbabělec? Nikdy!“ Joost mi v silném větru vysvětluje, jak rozvázat plachtu a jak upevnit



SAIL TRAINING INTERNATIONAL

► Sail Training International vznikla v roce 1956 jako reakce na hrozící **třetí světovou válku**. Pořádala závody mezi americkými a ruskými námořníky, aby obě zneprátelené strany měly možnost soupeřit na moři. Dnes organizace pořádá závody velkých historických plachetnic. Vybírá přístavy, které se o závody ucházejí, sdružuje majitele plachetnic a pomáhá jim s organizací a vyžitostí lodí i se zajištěním námořního výcviku adeptů na členy posádek.

► Sail Training International v ČR: kontakt dr. Kalman, www.ftk.upol.cz

► Další info o plavbě na historických plachetnicích najdete na www.sailing-club.cz

► Šplhat na ráhna není pro nezkušeného snadné ani v přístavu, když loď kotví, natož, když pluje ve vlnách.

provázky, kterými se bude zase balit. Člověk se musí nahnout přes ráhno, sáhnout na úroveň kolen a rozsvazovat uzlíky na plachtě.

Když Joost slézá z ráhna čnělkové plachty, pro zábavu se jen tak zhoupne na provazovém žebříku. Pro něj to je hračka, ale to rozhodně neplatí pro suchozemce z České republiky urputně se držícího na špičce čtyřicetimetového stěžně. Opatrně jsem slézal dolů. Jakmile jsem stál na pevné podlaze paluby, konečně jsem se začínal cítit jako ostřílený námořník.

Začínáme

Před startem závodu se začínají obrovské plachetnice shromažďovat na jednom místě. Všichni členové

posádky Zlatého lva už netrpělivě očekávají na palubě začátek závodu. Kapitán s prvním důstojníkem stojí na můstku. Nizozemec Roland a Němec Kevin, kteří měli na starosti přípravu před závodem, nás rozmisťují k jednotlivým plachtám. Před závodem mohou mít lodě napnuté plachty, ale pokud protne loď startovní čáru dřív, než zazní pokyn, je zle. Musí se vrátit, a to je složitý manévr, který zabere hodně času. Každý na palubě musí vědět, jaké lano má držet, jestli má povolovat nebo tahat. Měli jsme už napnutou hlavní a bezanovou plachtu, také do všech tří létavek se opíral vítr. Zbývalo napnout dolní čtvercovou plachtu, která má obrovskou plochu a dává lodi rychlost. Závod byl odstartován signálem z vysílačky poslaným všem lodím. Kapitán z můstku dává v nizozemštině povely Rolandovi a Kevinovi, ti je dále předávají v angličtině.

Většina Italů byla ztracená, protože neuměli vůbec anglicky. Pověly, které přišly, jim museli nejprve tlumočit jejich krajané hovořící anglicky. Jakmile se poslední velká plachta začala vzdouvat ve větru, začalo být znát, jak se celá pětisetunová loď probíjí vlnami kupředu. Přídě se mohutně zakusovala do vln a loď se začala houpat. Tohle už někteří nováčci nezvládali. Začali polehávat na lavičkách po obvodu lodi a tiše trpěli mořskou nemocí. Pokud člověk daruje moři, je lepší zdržovat se na středu lodi, kde to tolik nehoupe.

TALL SHIP RACE

► Každoročně jsou pořádány **závody obřích plachetnic** v Baltském moři, Středozezemním moři, ale i ze Sydney do Aucklandu, z Bermud na Azory a mnoho dalších. Hlavní závod v Baltském moři je hojně navštěvovaná sportovní událost. V roce 2013 zavítalo do polského přístavu Štětina (Szczecin) na **dva miliony** příznivců během tří dnů.

► Závod Tall Ship Race podporují mladé lidi se zájmem o plavbu na moři. Alespoň polovina všech členů posádky musí mít věk mezi 15–25 lety. Já jsem se závodů účastnil díky grantu **sultána z Ománu**. Ten každý rok finančně podpoří 100 mladých lidí částkou 500 eur, aby se mohli do Tall Ship Race zapojit.

► Informace o přihláškách, cenách a místech konání: sailtraininginternational.org

► www.naplachetnici.cz

2 ZÁVODY V NIZOZEMSKU

Závodů plachetnic různých velikostí jsou po celém světě pořádány stovky, nejvíce podobné Tall Ship Race se konají v Nizozemsku.

► **BRANDARIS RACE** – jede se vždy na podzim z městečka Harlingen na ostrov Terschelling. Závodů jsme se zúčastnili se spolužáky z katedry rekreologie v rámci expedičního kurzu se studenty několika dalších vysokých škol z České republiky, Dánska, Nizozemska nebo z Velké Británie.

► **KLIPPER RACE** – vyplouvá se rovněž na podzim z města Enkhuizen. Oba závody jsou úžasné v tom, že lodě po celou dobu jedou v těsné blízkosti a navzájem se křížují. Posádky tak musejí být v neustálé pohotovosti.

Život na lodi

Na lodi se nejenom hlídkuje, ale také pomáhá v kuchyni a denně se uklízí. Nezdá se to, ale člověka to unaví. Hlídka většinou nekončí ve 12 hodin nebo o půlnoci, jak je v rozpisu. Pokud je potřeba udělat jakýkoli manévr, vždy se čeká na nastupující hlídku, protože k manévru je třeba alespoň 30 lidí. Jeden večer těsně před půlnocí se změnil vítr. Bylo potřeba otočit všechny plachty do větru. Trvalo nám celou hodinu, než jsme společnými silami plachty otočili. Teprve pak jsme se mohli celí prochládlí a utahaní jít vyspat.

Inzerce A441008395

PŘENOSNÁ USB NABÍJEČKA LEITZ COMPLETE

Abyste na cestách měli vždy dostatek energie

www.leitz.com/complete



LEITZ
COMPLETE

VÝZKUMNÁ PLAVBA KOLEM SVĚTA

Studenti magisterského studia oboru rekreologie Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci organizují expediční kurz, na kterém plují na nizozemských plachtěnicích. Katedra také pořádala **celoroční projekt přeplavby světa**. Projektu se účastnili tři lidé – student, docent a profesor. Projekt byl rozdělen na tři etapy: přeplavba Atlantského oceánu, Indického oceánu a Tichého oceánu. Každá etapa měla z hlediska výzkumu různé cíle. Ověřovala se metodika výzkumu, zkoumalo se chování lidí v **extrémních podmínkách** a spiritualita.

Spí se na třípatrových postelích ve velké místnosti rozdělené na pánskou a dámskou část. S noclehárnou sousedí sprchy. Mezi desátou večer a sedmou ránní se do nich však nesmí, aby koupající se nerušili hlídky, které v té době odpočívají. Jedna skupina účastníků byla obzvláště čistotomilovná. Pánové s sebou měli dokonce fén a nespočet antiperspirantů ve spreji, které používali tak intenzivně, že jednou nastalo v ložnici kouřmo. Kapitán je musel upozornit, že „sprejové“ ovzduší v ložnici by mohlo spustit čidla detektorů kouře v celé lodi. A také sprchy,

► Krása plavby pod plachtami se vyrovná máločemu. Zvláště za příznivého větru.

kteří by okamžitě začaly hasit domnělý požár.

Postele a vše, co se může na lodi posunovat, je důkladně připevněno k podlaze. Brzo jsem zjistil důvod. Ráno jsem se probudil už v pět hodin. Loď byla hrozivě nahnutá a moře hučelo. Šel jsem se podívat o patro výš. Okamžitě mě ovanul podzimní chlad a vítr. Takové vlny jsem ještě neviděl. Bylo to vzrušující. V hlavní místnosti to však vypadalo hrozně. Válela se tam po zemi nejméně polovina členů dvou ranních hlídek. Moře zvítězilo nad jejich žaludky. Leželi na podlaze nebo na lavicích na palubě, neschopni jakéhokoli výkonu. Moře nám dalo pocítit svou sílu...

Předčasný konec

Závod trval od pondělního pozdního odpoledne až





do čtvrtého večera, kdy musel být předčasně ukončen. Některé plachetnice se totiž kvůli špatné strategii plavby ocitly na moři bez vtrhu. V době předčasného konce závodu byly některé lodě až 160km od cílového přístavu La Spezia. Pořadatelé závod zastavili, aby všechny plachetnice dopluly do přístavu včas a posádky se mohly připravit na námořní festival. „Naše“ plachetnice Gulden Leeuw byla v té chvíli vzdálena 4 km od cílové čáry. Některé lodě však byly ve dvou třetinách cesty a musely použít motory, aby se dostaly do přístavu.

Všichni se samozřejmě snaží o prvenství v cíli závodu, ale tady se soutěžilo také třeba o nejekologičtější loď, loď s nejmladší posádkou nebo loď, jejíž posádka předvede nejoriginálnější průvod městem. Naše loď Gulden Leeuw skončila nakonec ve své kategorii sedmá z jedenácti lodí a vyhrála v kategorii nejmezinárodnější posádka. ◀

TIP AUTORA

Univerzita Palackého v Olomouci se na přelomu roku 2014/2015 chystá vyslat své pracovníky na **výzkumnou plavbu na Antarktidu**. Vyplovat se bude z argentinského přístavu Ushuaia na legendárním trojtěžníku Bark Europa směrem k drsnému kontinentu, kde se kromě vědců nikdy neusadili žádní obyvatelé. Účast na třítydenní plavbě je otevřena i široké veřejnosti. Více na www.barkeuropa.com

Tomáš Hollein, student a příležitostný námořník



Až se budete plavit

Pro začínající námořníky i zkušené borce se hodí být v teple a mít přehled.



Čepice Gill sportovní s kšiltlem. Součástí je klip k přívaknutí čepice k oblečení. **Cena 660 Kč**, www.sailingcentrum.cz



Rukavice Gill Deckhand – vhodné pro rekreační i sportovní plavbu. **Cena 600 Kč**



Hodinky Suunto Ambit2 Zabudovaná GPS, výškoměr, barometr, kompas. **Cena od 11 190 Kč**, www.suunto.cz

Bunda Helly Hansen Helly Tech® tkanina je vodotěsná a větruvzdorná, s uzavřenými švy. **Cena 8590 Kč**, <http://shop.hellyhansen.com>

