



# Jachtař Milan Kolářček

„Když přijdou halucinace z nedostatku spánku, je už pozdě...“

*Na počátku byl sen. Sen o budoucnosti ve špičce světového sólového jachtingu. Po studiích odešel Milan Kolářček na Nový Zéland, aby se naučil stavět lodě. Vrátil se domů a jednu si postavil. Odstěhoval se s ní do Francie, Mekky jachtingu, a vyhrál mistrovství Francie. Na konci toho snu je nejtěžší závod planety Vendée Globe 2020, osamělá plavba kolem světa.*



## 1. Vzpomenete si na chvíli, kdy vám učarovalo moře a jachting?

Někdy v roce 2000 jsem byl poprvé závodit na kajutových lodích v Chorvatsku. Jeli jsme společně s tátou, bráchou a dvěma kamarády Niké Cup, mistrovství České republiky v offshore jachtingu, tedy jachtingu na volném moři. Závod byl dlouhý asi 200 mil, zhruba 400 kilometrů. Vlny, moře, ostrovy, jízda s lodí v noci, západ a východ slunce. Nakonec jsme v tomhle mém prvním závodě vyhráli, a tak začala i moje cesta k námořnímu jachtingu.

## 2. Když se ještě o kousek vrátíme – jak probíhala vaše cesta od prvního začátečnického plachtění na českém jezeře k prvnímu světovému závodu?

K závodnímu jachtingu jsem se přimotal díky rodičům. Naši koupili starý trup

okružové lodi 420, který jsme pak společně dali dohromady a postavili k němu dřevěný stěžň. Mně bylo čtrnáct a bráchovi deset let. Rodiče s námi jeli na závody na Nechranickou přehradu – byl snad duben a my neměli ani neopreny, jen šustákovky a výletní plachty, co nám ušila máma. Čtyři roky jsme závodili na jezerech, než jsme

vyjeli poprvé na moře. Následovalo několik let závodění ve Středomoří. Po vysoké škole jsem v roce 2007 odjel na Nový Zéland, kde jsem se učil stavět lodě.

## 3. Říká se – Zplod' syna, postav dům, zasad' strom. Vy jste k tomu přidal ještě čtvrté, podobně osudové, Postav loď. Bylo to obtížné, postavit si svou první vlastní jachtu sám?

Vlastní loď jsem stavěl v letech 2008 až 2009 nedaleko Brna v bývalém dole Ferdinand za pomoci rodiny, přátel a prvních partnerů mých projektů, kteří nám dodali materiál, elektroniku nebo stěžň. Museli jsme vyrobit formy, na kterých se laminoval trup a paluba, a také velkou pec, ve které se loď musela několikrát vyhřát na 80 °C po dobu dvanácti hodin. Byl to celkem velký projekt, všichni kolem do něj vložili spoustu energie a času.

**4. Byla tato vaše vyrobená loď Follow Me srovnatelná s loděmi soupeřů? Jaké měla silné a slabé stránky?**

Loď patřila ve své době k nejrychlejším lodím v takzvané třídě Mini. Byla kompletně vybavena nejnovějšími prvky, které ji dělaly velmi rychlou ve všech podmínkách, ale zároveň také komplikovanou na obsluhu. Její potenciál jsem uměl využít až skoro po dvou letech závodění.

**5. Jaký má jachtař vztah ke své lodi? Je pro něj závodní pomůckou, domovem, dopravním prostředkem?**

V podstatě jste vyjmenoval vše, čím pro nás loď je. Jachting je z velké části technický sport, podobně jako třeba formule 1. Potřebujeme mít stoprocentně připravené lodě, což je jednou z podmínek úspěchu. Čím méně technických problémů během závodu, tím víc se můžeme soustředit na rychlost a strategii. Loď je během závodu naším domovem a jediným bezpečným místem.

**6. Námořní jachting je osamělý sport. Nacházíte v samotě klid a spočinutí? Anebo jde o kontrast dnešní uspěchanou dobou?**

Ano, nacházím v něm klid od všedních starostí. Stejně tak od uspěchané doby. Závody jsou ale velkým fyzickým a psychickým vypětím. Snažím se přirozeně o co nejlepší výsledek. Závodní pole bývájí velmi vyrovnaná a závod obvykle trvá několik dní. Minulý rok jsem například absolvoval dva transatlantické závody. V jednom z nich nás osm nejlepších dojelo po triadvaceti dnech s rozdílem pouhých několika hodin. Ve druhém závodě po dvanácti dnech stejně tak. Vypětí trvá dlouho, nikdo nechce dát soupeřům ani metr zadarmo.

**7. Jaké fyzické a psychologické předpoklady musí mít námořní jachtař?**

Myslím, že jednou z nejdůležitějších vlastností je odhodlanost. Schopnost poradit si s technický-

mi problémy, schopnost zvládnout fyzickou a psychickou únavu. A umět s nimi správně naložit.

**8. Vybavíte si nejkrásnější a nejtěžší moment na moři?**

Spoustu krásných okamžiků jsem zažil se svou lodí Follow Me. Dojezdy dlouhých závodů na Azorské ostrovy nebo do Salvadoru de Bahia. Když člověk prožívá ranní východy slunce, loď jede ve sklužu pod autopilotem, nikde nikdo – jen létající ryby, delfíni a ptáci. Naopak asi nejtěžší moment jsem zažil během transatlantického závodu v roce 2011, kdy mě na Kapverdských ostrovech potkala velká bouře. Téměř celou noc jsem strávil mezi stovkami blesků, se skasanými plachtami v silném větru a čekal, až bouře přejde.

**9. Co je na plavbě nejkrásnější? Soutěž s nezkroceným oceánem? Dokonalá souhra jachtaře s lodí? Dobrodružství? Klid? Nepatrnost lidské existence uprostřed oceánu? Touha být nejlepší, doplout do cíle v nejkratším čase?**

Vlastně jste toho už spoustu vyjmenoval... Hodně trénujeme, a jak rostou naše výkony na lodi, tím lepší z toho máme pocit. Být rychlejší než soupeř, zvolit výhodnější strategii – to jsou momenty, kdy je závodník uspokojený a říká si, že ta dřina k něčemu byla. Obklopen oceánem a samotou si často uvědomuji pravé hodnoty života. Těším se na rodinu a na obyčejné věci, na které často zapomínáme.

**10. Co všechno musí udělat člověk, který by se chtěl jachtingu věnovat**



**V La Solitaire URGO Le Figaro jedeme čtyři etapy brzy po sobě. Každá je dlouhá kolem 500 námořních mil, což je zhruba tisíc kilometrů, a trvá tři dny. Mezi etapami jsou pouhé dva až tři dny odpočinku...**

**– třeba jen pro radost, ne vrcholově. S jakými výdaji by měl počítat? Jaké kroky by měl podniknout, aby si svůj sen splnil?**

Myslím, že dnes je i u nás spousta příležitostí, jak se k jachtingu dostat. Existují jachtařské školy nebo možnosti pronajmout si na jezerech loď s lektorem. Na závodech bývají volná místa pro doplnění posádky za přijatelné peníze. Pořídít si loď a provozovat jachting může být u nás na jezerech otázka pár desítek tisíc korun. Na druhou stranu, rozpočet sportovního jachtaře ve světové špičce se pohybuje v milionech eur ročně. Určitě je důležité, aby člověk bral tento sport s rozumem a nikdy nepřeceňoval své zkušenosti. Zvlášť když nezodpovídá jen za sebe.

**11. Jak se liší závodní a rekreační jachting? Baví vás plout jen tak – bez důrazu na rychlost a konečný výsledek?**

Liší se diametrálně. U závodního jachtingu přihlížíte ke každému detailu, sebe-menší chyba může znamenat další větší ztráty během závodu. U rekreačního jachtingu si užíváte především pohodu a pohodlí lodi, dobré jídlo a pití, odpočinek a zábavu s rodinou a přáteli. Pluji rád jen tak, často si užívám plavbu, kdy o nic nejde, jen se dostat z bodu A do bodu B.

**12. Ve třicetileté historii závodu Vendée Globe, na který se chystáte, dojelo do cíle jen něco málo přes sedmdesát jachtařů. V čem tkví největší obtížnost takového závodu? Jaká zde hrozí konkrétní rizika a nebezpečí?**

Je to sólový nonstop závod kolem světa bez pomoci, který se jezdí jen jednou za čtyři roky. Padesát tisíc kilometrů, osmdesát dní samoty na otevřených oceánech. To jeho obtížnost vystihuje asi nejlépe. Největším rizikem jsou technické problémy nebo srážky s neidentifikovatelnými předměty, které mohou vážně poškodit loď a ohrozit život osamělého jachtaře daleko od pomoci z pevniny.

**13. Je Vendée Globe absolutní vrchol každého jachtaře?**



Jsou i jiné vrcholy – olympijského hry, Americký pohár, Mini Transat nebo mistrovství světa v nejrůznějších lodních třídách. Vendée Globe je ale vrchol pro většinu jachtařů, kteří jezdí sólo offshore.

**14. Vaším cílem je Vendée Globe 2020. Co všechno pro to musíte udělat?**

Dělám postupně přirozené kroky z nejmenší lodní třídy Mini přes Figaro a Class 40. Mám za sebou několik desítek sólových závodů. Tři transatlantické závody a tři na Azory a zpět. V tuhle chvíli se připravuji na dosud nejtěžší závod své kariéry, na La Solitaire URGO Le Figaro. (Rozhovor vznikl těsně před zahájením závodu, který se jel od 4. do 22. června – pozn. red.) A hledáme české partnery, pro které má mezinárodní projekt Vendée Globe smysl.

**15. Jak vypadá jeden den na moři během dlouhého osamělého závodu. Jak se vaří a jí, jak se spí? Co všechno se musí hlídat a sledovat?**

Jídlo mám většinou nachystané po denních balíčcích. Snažím se o vysoce energetický příjem, který pomáhá dohnat spánkový deficit. Když jedu sám, naspím kolem tří až čtyř hodin denně, hodně záleží na povětrnostních podmínkách a stavu moře. Také na tom, jestli jsem v bezpečné oblasti s malým provozem ostatních lodí a daleko od mělčin a útesů. Spánek trvá od malých desetiminutových zdřímnutí po čtyřicet minut ve stabilních podmínkách, kdy loď bezpečně a rychle řídí autopilot. Musím sledovat vývoj počasí a tomu přizpůsobovat strategii, kudy plout nejrychleji do cíle. Neustále ladění trimu plachet a autopilota.

**16. Jak je na moři důležitá psychika? Nemáte během dlouhého osamění, fyzického i psychologického**



**vypětí a nedostatku spánku třeba halucinace nebo deprese?**

Psychika je pro dosažení výsledku klíčová. Například v La Solitaire URGO Le Figaro teď v červnu jedeme čtyři etapy brzy po sobě. Každá je dlouhá kolem 500 námořních mil, což je zhruba tisíc kilometrů, a trvá tři dny. Mezi etapami jsou pouhé dva až tři dny odpočinku. Loď pluje těsně vedle sebe po dobu několika dní, závodníci jsou velmi vyrovnaní a chyby se jen těžko dohánějí. Ve chvíli, kdy přijdou halucinace z nedostatku spánku, už je pozdě. To nejlepší, co může závodník udělat, je jít si odpočinout – i za cenu menší rychlosti lodi.

**17. Je bouře na moři pro relativně malou jachtu fatální příhodou, jak si to představujeme my laici, anebo jde o běžnou součást plavby, se kterou si většinou bez problémů poradíte?**

Velikost lodi nemusí nutně znamenat větší bezpečí. Záleží na její konstrukci a stavu. Malá jachta může být mnohem bezpečnější než rychle a nepříteli kvalitně postavená dvacetimetrová jachta. Samozřejmě – čím větší loď, tím větší pohodlí. Během bouře je důležité, aby byla loď ale-

spoň částečně ovladatelná. K tomu slouží velmi malé plachty, pomocí kterých se dá v silném větru vždy držet směr a rychlost lodi. Největší hrozbou během bouře je ztroskotání. Pokud jste na otevřeném moři, nebezpečí je minimální.

**18. Co je tedy během plavby na moři nejrizikovějším faktorem?**

Střet s neidentifikovatelným předmětem, velrybou nebo třeba i s rybářskou lodí, která se věnuje rybolovu a ne provozu kolem, často v tu chvíli nemá před-

nost v jízdě. U sólového jachtingu je to největší problém, protože závodník musí jít také někdy spát a nemůže stále držet hlídku na palubě.

**19. S jakými obtížemi se dnes setkává český závodní jachtař?**

U nás je jachting menšinový sport. Přestože se lidem líbí, nedovedou si představit, kolik práce se za ním skrývá. Lidé si jachtaře často představují jako člověka, co se jen vozí na plachetnici. Jenže my trénujeme celý rok, bez ohledu na počasí. Musíme neustále udržovat loď ve skvělém technickém stavu. Rozsáhlá fyzická a teoretická příprava je na denním pořádku – stejně jako u každého jiného vrcholového sportovce.

**20. Lze se tímto sportem pohodlně uživit i v českých podmínkách?**

Moji zahraniční soupeři mají často jednoho finančního partnera, aby pokryli sezonu. Já mám partnerů deset až patnáct, abych dosáhl polovičního rozpočtu, co mají oni. Přesto mi to umožní se na start postavit. Někteří chtějí reklamu, jiní jsou jen skrytí mecenáši a kamarádi. Podporu máme letos i od Českého svazu jachtingu a výrazně nám přispěl crowdfunding. Věříme, že brzy najdeme generálního partnera. ■

