

RYCHLE A PLYNULE

# Independent Catamaran IC36

Port Ginesta, Španělsko,  
28. a 29. března 2022



*Na test IC36 jsme se s Jaromírem Popkem domlouvali dlouho dopředu. Řekli jsme si, že nemá cenu nic vymýšlet kolem počasí a necháme to osudu. Testovat loď v bezvětří by sice nedávalo úplně smysl, ale prostě jsme našli měsíc dopředu volný termín a rezervovali letenky. Ještě den před odletem to vypadalo, že foukat nebude, nakonec jsme však měli štěstí. V Port Ginestě nedaleko Barcelony foukalo první den od osmi do dvanácti uzlů. To byly ideální podmínky na seznámení s katamaranem a vyzkoušení ovládání. Druhý den pak vítr od rána sílil až ke dvaceti, v nárazech ke čtyřicetivaceti uzlům.*



INDEPENDENT  
CATAMARAN



## V kokpitu

IC36 jsme už na stránkách Yachtu představili, nicméně prohlédnout si loď na výstavě nebo na ní strávit několik dní a nocí je něco úplně jiného. Vzhledem k teplotě pod deset stupňů byl celý kokpit „zaplachtovaný“. První dojem po vstupu na palubu je překvapení z velikosti kokpitu. A ten dojem se znovu a znovu vracel i druhý den. Vždyť jde „jen“ o jedenáctimetrový katamaran. Kokpit je krytý pevnou střešou, která zároveň nese čtyři fotovoltaické panely. Vpředu jsou po obou stranách stěžně čelní skla, středový díl je z plachtoviny s průhledným středem. Střed střešy lze odzadu otevřít. Stejně jako boční a zadní díly. Zatím si ale užíváme závětrí. Je jasné, že díky této výbavě je možné prodloužit sezonu. Kokpitu vévodí středový stůl, který je zároveň vybaven malým dřezem a vaříčem. Po stranách bokem ke směru jízdy jsou vždy dvě a dvě křesla, která se ale dají snadno demontovat, aby při sportovní plavbě nepřekážela. Další sezení umožní lavice před stěžněm zády ke směru plavby.

V lavici je zároveň velké množství úložných prostorů a vejde se na ni bez problému čtyři až šest lidí. Sezení během plavby poskytne ještě lavka, která díky chytrému řešení tvoří lavici

čelem ke směru jízdy. Celkem si v kokpitu může pohodlně sednout deset až dvanáct lidí. Při testu jsme však na palubě byli pouze čtyři. Vzhledem k počasí a březnovému termínu



V kokpitu je spousta místa a náklon je i při vysokých rychlostech minimální.

nebyl na okolních lodích nikdo, abychom to mohli prakticky vyzkoušet. Jediné, s čím je třeba počítat, je nutnost překonat vyšší schod při sestupu do kokpitu z plováku.

## V plováku

Přesto, že plováky IC36 vypadají při pohledu zepředu velmi subtilně, je uvnitř dost místa na spaní až pro osm osob a vešla se sem i veškerá sofistikovaná technika související s elektropohonem a kompletním řízením všech systémů katamaranu. Místo zbylo i na malou kuchyňskou linku či úložné prostory a skříňky. Do každého z plováků se vstupuje po otevření robustních vodotěsných dveří, které zajišťuje v otevřené poloze plynová vzpěra. Vstup je poměrně strmý po třech stupních a vyžaduje trochu cviku. Druhý den mi to přijde již úplně přirozené. V levém plováku je k dispozici celkem až pět kójí. V zadní části horní dvoulůžko a dolní kóje pro jednoho, v úzké přídi potom dvě kóje nad sebou. Ve střední části se nachází kuchyňský koutek. V pravém plováku je v zadní části uspořádání stejné, v přídi je potom koupelna s toaletou a prostor pro uložení plachet, popřípadě devátá kóje. Vzhledem k tomu, že je až za toaletou, bude v praxi využíván jen v nejvyšší nouzi. Místo kuchyně je v pravém plováku prostor pro navigační stůl a doslova technologické centrum katamaranu.

## Na palubě

Před tím, než vyplujeme, se seznamuji se všemi funkcemi a vychytávkami. Začínáme na přední palubě. Průvodcem je mi Jaromír Popek, tedy člověk nejpovolanější: „Katamaran je vybavený otočným stěžněm. Z podstaty



Středem kokpitu je stůl s lednicí, vařičem a velmi praktickým, velkým a dobře schovaným odpadkovým košem.

věci je jasné, že otočný stěžně je vždy těžší než klasický, protože má tvar křídla a je tam více materiálu. Navíc je zde základna s ložiskem, které musí být schopno fungovat i v obrovském tlaku, jenž vytváří napětí ve vantech. Výkon, který tím získáváme, ale za to stojí. Myslím si, že to je deset až dvanáct procent rychlosti, i když to exaktně změřené nemáme. Projevuje se to zvláště ve slabším větru. Systém se senzorem jsme dokončili teprve včera, takže to budeme společně testovat. Na otočném stěžni jsou umístěny dvě vinšny, které je možné obsluhovat jak z kokpitu, tak z přední paluby. Někteří zákazníci nám vytýkají, že jsou moc nízko, já si ale myslím, že jsou na správném místě.

Využívat je můžeme za jakýchkoliv podmínek. Když pojedeme závody, může jít čalounění z lavice pryč a v pohodě s k vinšným dostaneme při jakémkoliv natočení stěžně, lze je obsluhovat zevnitř. Důležitý pro nás bude výtah code 0. Kosatka je samopřehazovací, což je pohodlné, ale ne vždy jde ideálně vytrimovat. Kromě výtahu na code 0 máme připravený výtah dva ku jedné i na bouřkovou kosatku, kterou jsme už používali při plavbě přes Lví záliv, kde jsme museli křížovat ve čtyřicetizlovém větru.“

„Tato loď je dělaná pro jízdu na dvou plovácích, proto má možná nižší stěžně, než by si jachtaři se zkušenostmi ze závodních katamaranů F40 mysleli. Je navržena a postavena pro rychlou jízdu na obou plovácích. Je to loď pro rodinu a pro jachtaře se středním nebo vyšším stupněm dovedností a zkušeností, kteří mají ambice svést se rychle, ale vždy bezpečně. Pro ty, kteří chtějí, aby jejich plavba byla zábavná. Řešili jsme i výšku stěžně a musím dát Jonášovi za pravdu, výška stěžně je prostě akorát. I v náročnějších podmínkách nevykazuje katamaran tendenci k převrácení, vše je čitelné, ale určitě ne nudné.“

Výkon versus bezpečnost jsme řešili od samého začátku, s výsledkem jsem velmi spokojen a zároveň mě příjemně překvapil. Dobré vlastnosti jsou dány určitě i tím, že veškerá hmotnost je soustředěna do těžiště. Všechny těžší věci, jako jsou baterie, nádrž na vodu, kotva nebo generátor, jsou v těžišti stejně jako stěžně, který sa-



Pohled na údaje o rychlosti, který se dá pod plachtami zažít jen na velmi málo lodích. Katamaran je i při těchto rychlostech velmi dobře ovladatelný.





Aktuálně máme nastavený pětistupňový záklon stěžně, což je fajn především na stoupačku. Refování hlavní plachty je pomocí ok a háčků, které zajišťují symetrické zatížení.“

Kotva má hmotnost šestnáct kilogramů a je uložena pod stěžněm zase kvůli těžišti. Ovládání je ruční s desetimetrovým řetězem a lanem. Je to trochu komplikované, ale myslím si, že to stojí za to. Je možné sem umístit i elektrický vrátek, je to ale dalších osm kilogramů navíc.

*Je to zvláštní pocit a ten správný „green deal“. Po pár hodinách a více než třiceti uplutých mílích se vracíme do mariny opět s plným stavem baterií.*

Jednou z hlavních vlastností je možnost katamaran rozebrat a přepravovat ve složeném stavu. I proto jsem byl překvapen téměř absolutní tuhostí konstrukce i na krátkých vlnách a při rychlostech mezi deseti a dvaceti uzly.

Rolfoky na code 0 i na kosatku jsou od firmy Facnor. Podařilo se mi tuto firmu přesvědčit, aby byly vybaveny západkou a nemohlo se stát, že by se v těžkých podmínkách neplánovaně rozmotaly.

motný váží jen 58 kilogramů, s kováním a lanovím je to však sto dvacet kilogramů, rád bych ho ale dostal pod sto kilogramů.“

A jak fungují obraty s otočným stěžněm? „Při závodě je nutné, aby jeden člen posádky měl na starosti jen stěžně. Při méně početné posádce to funguje tak, že před obratem dáme stěžně do neutrální polohy, po obratu stačí povolovat návětrné lano ovládání a jakmile se stěžně sám nastaví do správného úhlu a vytvoří tvar náběžné hrany hlavní plachty, je potřeba vše zajistit, aby se při obratu neotočil samovolně zpět. S tímto zařízením se prostě musí zacházet opatrně a naráz to nepustit. Největší tlaky jsou na ložisko při předobčném kursu.

„Hlavní plachta je od firmy North Sails, nechutně drahá, ale chtěli jsme, aby snesla dlouhodobé používání, a to i při offshore plavbách.



Jaromír Popěk, hlavní iniciátor projektu Independent Catamaran (vlevo), a Dominik Weiss, který se stará o to, aby byl katamaran stále ve 100% stavu.

## NAVY EVO

3.0 / 6.0

Účinný, čistě elektrický závěsný motor pro námořní čluny, plachetnice nebo rybářské lodě s bezúdržbovou technologií přímého pohonu.



### SPECIÁLNĚ PRO NÁMOŘNÍKY!

První přívěsné motory s rekuperací energie z vodní energie.



### GREEN MOBILITY!



 **Allroundmarin**<sup>®</sup>  
Alltechnik Handelsges.m.b.H

✉ Rheinboldtstrasse 11-13, A-2362 Biedermannsdorf bei Wien  
☎ +43 (0)2236 64676-0 ☎ +43 (0)2236 64676-76  
✉ office@allroundmarin.at www.allroundmarin.com

Obchodní partner Allroundmarin  
je i ve vašem okolí



Ovládání elektromotorů Oceanvolt našlo svoje místo na pravoboku.



Vinšny na stěžni je možné ovládat nejen z přední paluby, ale i z kokpitu.

Přední síť je vyrobena z dyneemy.

Na jednu stranu je to trochu zbytečné, na druhou stranu jsem se vše snažil udělat tak, abychom mohli loď dlouhodobě testovat, aniž bychom museli pořád něco měnit. Cena je za ty dvě trampolíny 100 000 korun, pokud to ale vydrží deset let, tak je to pořád přijatelné.“

### Vyplouváme na elektromotory

IC36 je možné objednat ve třech variantách výbavy a pohonu. Testovaná loď byla v té nejvyšší konfiguraci s elektromotory Oceanvolt o výkonu 2x 6 kW. Tomu odpovídají i baterie, které je možné nabíjet břehovou přípojkou, a zanedbatelný není ani příkon solárních panelů, kterých bylo na testované lodi osm, každý o výkonu 144 wattů. Baterie mají kapacitu 2x 7,6 kW. Další variantou jejich nabíjení může být zvláště při offshore jachtingu

použití samotného pohonu Oceanvolt, který se dá zapnout do nabíjecího módu. Během testu jsme zkoušeli nabíjení při plavbě na boční vítr. Do režimu nabíjení je lepší zapojit závětrný elektromotor, u něhož nehrozí, že by se občas dostal z vody. Při plavbě rychlostí okolo třinácti uzlů je sice cítit malý odpor, který však loď nezpomalí ani o uzel, a motor v režimu alternátoru dává vyšší výkon než solární panely, tedy něco málo přes kilowatu. Výrobce uvádí, že tento systém efektivně funguje už od rychlosti nad šest uzlů. Je to zvláštní pocit a ten správný „green deal“, když během vyplutí spotřebují nějaký proud elektromotory, při plavbě jsou zapnuté lednice, navigační přístroje, občas použijeme autopilot a po pár hodinách a více než čtyřiceti uplutých mílích se vracíme do mariny opět s plným stavem baterií.



Jízda s IC36 ve větru, jaký foukal během testu, je čistá radost.

Elektromotory Oceanvolt jsme také podrobili měření při plavbě bez plachet. Naměřené hodnoty najdete v první tabulce. Zajímavým poznatkem je, že při plavbě v přímém směru ve slabém větru stačí používat jen jeden motor. Proto jsou v tabulce uvedeny údaje jak při plavbě na jeden motor, tak při použití obou motorů. Při manévrování v marinách je výhoda dvou motorů jednoznačná a manévrovací schopnosti obdivuhodné. Jemný zvuk elektropohonu je slyšet jen jako šumění a rychle si na něj zvyknete. Měl jsem tu smůlu nebo štěstí, že hned druhý den jsem byl na palubě plachetnice podobné délky s konvenčním dieselem. Až v tomto okamžiku jsem si uvědomil, jak je elektropohon vlastně příjemný a jak velký smysl právě v takové konfiguraci dává. Mám na mysli lehký katamaran, který snadno pohání i slabý vítr. Akumulátory vystačí při úplném bezvětří na uplutí vzdálenosti okolo osmácti námořních mil. Pokud by toto nestačilo, přijde na řadu záložní generátor poháněný plynem. Ovládání motorů je na pravé straně a je vybaveno aretací. Chod ovládání je velmi

## PLAVBA NA MOTOR

### PLAVBA V PŘÍMÉM SMĚRU NA JEDEN ELEKTROMOTOR

Spotřeba (W)	Rychlost po větru (kn)	Rychlost proti větru (kn)	Rychlost průměr (kn)
800	3,2	1,1	2,15
1 200	3,9	1,5	2,7
1 600	3,9	2,4	3,15
2 000	4,2	2	3,1
3 500	5	3,7	4,35
6 000	6,1	5,2	5,65

### PLAVBA V PŘÍMÉM SMĚRU NA DVA ELEKTROMOTORY

Spotřeba (W)	Rychlost po větru (kn)	Rychlost proti větru (kn)	Rychlost průměr (kn)
800	3,4	2,5	2,95
1 200	4,3	3	3,65
1 600	4,5	3,2	3,85
2 000	5,2	4	4,6
3 500	6,5	4,6	5,55
6 000	7,5	6	6,75

#### Poznámka:

Tabulky naměřených hodnot na elektromotory OCEANVOLT

Test elektromotorů probíhal v marině a kousek za výjezdem z mariny.

Měřili jsme vždy plavbu v obou směrech, tedy po větru i proti větru. Vítr osciloval v rozmezí 9–13 uzlů.

jemný a vzhledem k tomu, že motory nejsou slyšet, je snadné přidat více plynu, než je potřeba. Po pár pokusech jsem se tak orientoval spíše podle polohy páček než podle sluchu, jak je obvyklé při manévrování, kdy není čas sledovat otáčky. Příjemné je i to, že motory a jejich síla jsou k dispozici vždy okamžitě, bez nutnosti žhavit diesellový motor, kontrolovat, zda je páka na neutrálu a podobně. Záměrně neřeším cenu, protože je vysoká. Použití tohoto systému na lodi jako IC36 je ale přesně to pravé a dává největší možný smysl.

## Rychlost katamaranu IC36 je vyloženě návyková.

### A konečně vytahujeme plachty

Hlavní plachta má plochu 42 metrů čtverečních s obdélníkovou hlavovou částí a jakmile se octne nahoře a trochu odpadne od větru, katamaran se lehce rozjíždí. Karbonová páka kormidla padne dobře do ruky, kormidlovat je možné nejen ze sedaček na obou bocích, ze kterých je velmi dobrý výhled, ale prakticky odkudkoliv ze zadní části kokpitu. Stačí chytit karbonovou spojovací tyč poměrně velkého průměru, která

vede nad zadním nosníkem. Na plavbu jsme si sundali všechny kryty kokpitu. Pohyb po palubě je tak jednodušší, na přední palubu lze vylézt hned za čelním sklem, protože mezera mezi plo-

vákem a střechou je dost velká. Code 0 jsme si připravili již v marině, a tak stačí uvolnit rolfolek a přitáhnout otěže. Pro uvolnění rolfoku i pro uklízení předních plachet je nutné opustit bezpečí kokpitu a vylézt na přední palubu. Pro některé zákazníky by bylo možná do budoucna lepší, pokud by bylo možné rolfoky ovládat přímo z kokpitu.

Rychlost katamaranu je vyloženě návyková. Loď je velmi dobře ovladatelná a případný tlak na kormidla se dá regulovat zasunutím nebo naopak vytažením závětrné ploutve. Široký kokpit poskytuje dostatek prostoru pro práci při trimování i při obrazech a náklony jsou minimální i při vysokých rychlostech. Za celou dobu se nám nestalo, že bychom „chytli“ vlnu, vztlak plováků je zcela dostatečný i při zadních kurzech, katamaran vlny lehce překonává, a to i při plavbě proti větru. Dobrá stoupavost pro mne byla jen dalším příjemným překvapením. To ostatně můžete vidět na naměřených hodnotách ve druhé tabulce.

Kritickým okamžikem na katamaranu může být obrat proti větru. Ještě před obratem vytahujeme závětrnou ploutev a zasouváme návětrnou. Navíc se musí trochu odpadnout a zvýšit tak rychlost. Pak je teprve potřeba otočit kormidla do plné úvratě. Katamaran se tak otočí kolem návětrné

## PLAVBA NA PLACHTY

### PLAVBA SE SAMOPŘEHAZOVAČÍ KOSATKOU

Úhel AWA (°)	Rychlost SOG (kn)	Rychlost STW (kn)	Rychlost větru (kn)
35	5	5,6	12
40	7,1	8	13,5
45	7,4	8,5	13
50	8,1	9	13
60	9	9,2	15
70	9	10	15
80	9	9,2	15

### PLAVBA S CODE 0

60	8,6	10	16
70	12,6	13,4	16
80	12,6	12,8	16
90	9,6	10,1	15
100	9	9,2	13,5

#### Poznámka:

Měření probíhalo v Baleárském moři před přístavem Port Ginesta za větru o rychlosti 13–17 KTS

U jednotlivých odečtů je vždy uveden aktuální odečtená rychlost větru.

Jsme si vědomi, že loď i náběh větru má určité setrvačnosti, jejichž zahrnutí by vyžadovalo více opakování měření.

Během měření a testu byly na palubě čtyři osoby.



V levém plováku je hned za vstupem místo na kuchyňský kout.



Navigační stůl v pravém plováku





Vstup do plováků s průhlednými dveřmi a vodotěsnými uzávěry.

ploutve, která se stává závětrnou. O samopřehazovací kosatku není třeba se v tomto okamžiku starat a stačí tak zkontrolovat polohu vozíku hlavní plachty po obratu. To vše platí, pokud necháme stěžně v neutrální pozici. Po pár obrazech

Na palubě IC36 ve verzi Independence jsem strávil tři noci a dva dny na vodě. Ještě na lodi jsem si udělal poznámku o tom, že pohyb po palubě vyžaduje docela dobrou fyzickou kondici, protože je občas nutné překonávat vyšší stupně jak při vstupování do kokpitu, tak při usazení do křesla u kormidla. Na takové drobnosti však rychle zapomínám a zůstává jen zážitek z rychlého a pohodového jachtingu, který bych si rád zopakoval. Do přístavu Port Ginesta jsem se ještě na skok vrátil těsně před Velikonocemi, kdy se posádka IC36 připravovala na La Ruta de la Sal, první závod tohoto rychlého katamaranu i letošní sezony z Port Ginesty na Mallorcu. Přesto, že byly vidět určité obavy, IC36 tento závod vyhrál v nejrychlejší čase a téměř vyrovnal historický rychlostní rekord závodu.

**Text Daniel Guryča**

**Foto Libor Zhoř**

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### IC36

Celková délka	11 m
Délka u vodorysky	10,82 m
Šířka	6,2 m
Hmotnost	2,5–3 t
Ponor	0,85–2 m
Výška stěžně nad vodou	15,2 m
Hlavní plachta	42 m <sup>2</sup>
Kosatka	18 m
Code 0	46 m <sup>2</sup>
Počet lůžek	6–8
Nádrže na vodu	2x 200 l
Pohon	na přání 3 varianty
Elektrický	Oceanvolt 2x 6 kW
Diesel	Yanmar 2x 6,6 kW
Přívěsný motor	Yamaha 9,9 HP
Přepravní šířka	2,55 m
Ceny podle modelu	
Independence	498 717 EUR
Pacer	403 868 EUR
RAW	346 335 EUR
Design	Tomáš Jonáš Janda VRTIŠKA & ŽAK Jaromír Popek

[www.independentcatamaran.com](http://www.independentcatamaran.com)



U obou kormidelních stanovišť jsou k dispozici i displeje navigačních přístrojů.

ale začínáme používat natáčení stěžně a práce při obrazech přibývá. Obrat po větru je jednodušší v tom, že se nemusí ploutve řešit vůbec a můžou zůstat úplně vytažené. Natočení stěžně je však nutné se věnovat i při obrazech po větru. Při rychlostech, kterých dosahuje IC36, směřuje zdánlivý vítr vždy trochu zepředu a natočený stěžně reálně zvětšuje plochu hlavní plachty.

Za zmínku také stojí přední okna, která velmi dobře chrání kokpit před stříkající vodou. Během testu byly asi metrové, poměrně krátké vlny, ale voda se ani v těchto podmínkách do kokpitu nedostávala.

### Po přistání

Je málo lodí, na které myslím ještě dlouho po skončení testu, tato mezi ně rozhodně patří.

Poděkování patří Jaromíru Popkovi, spoluautorovi projektu Independent Catamaran, Dominikovi Weissovi, který se o IC36 v Port Ginestě celou zimu staral, a fotografovi Liborovi Zhořovi, který dokázal v nelehkých světelných podmínkách katamaran vyfotit, nebál se zůstat sám ve člunu daleko od břehu a věřil, že se pro něj vrátíme.

První den jsme jezdili ve slabším větru, druhý den pak ve větru od dvanácti do dvaadvaceti uzlů. Během měření jsme byli na palubě čtyři osoby, dno katamaranu bylo po zimě mírně zarostlé.



LA RUTA DE LA SAL

## Jak závod prožíval kapitán?

První start, první vítězství pro IC36 STELLAR

*Čtrnáct dní po testu pro časopis Yacht startoval IC36 se čtyřčlennou posádkou ve 34. ročníku populárního závodu La Ruta de la Sal ze španělského pobřeží z mariny Denia a z Port Ginesty do mariny Sant Antoni de Portmany na ostrově Ibiza. Po závodě jsme měli prostor těsně před uzávěrkou tohoto vydání položit kapitánovi IC36 STELLAR Jaromíru Popkovi pár otázek.*

*Vím, že katamaran stále vylepšujete. Povedlo se ještě před startem doladit věci, se kterými jsi nebyl během testu úplně spokojen?*

Především jsme naladili celkovou tuhost a efektivitu takeláže. Velké změny nastaly i v náklonu stěžně, kdy jsme „aktualizovali“ rake angle a taky jsme úspěšně otestovali „automatic gybe systém“ od B&G, a to včetně předdefinovaného úhlu samootáčení stěžně. Obojí funguje skvěle, takže pro dvouposádkové nebo dokonce singlehanded plavby jsme připraveni. Stačí stisknout tlačítko na display a při halze nebo réčku ovládat v rukách jeden dagger nahoru a druhý dolů. Je to skvělý pocit, když vidíš, jak ti s tím autopilot otočí sám, trochu odpadne a pak najede do tebou stanoveného úhlu větru AWA.

*Vidím, že se o věci kolem prezentace staráš hodně sám s tvým marketákem Jakubem, ale na výstavě s Tebou byl Tomáš „Jonáš“ Janda a o studiu Vrtiška-Žák jsme nedávno slyšeli v souvislosti udělování cen za design. Můžeš ke spolupráci říci něco bližšího?*

Talentu a dovednosti Jonáše se obdivuju a jeho konstruktérské schopnosti jsou vynikající. Na některé věci jsme ale měli jiný názor, a „vysedět“ finální řešení bylo často náročné. Nicméně je to celé dobře, toto spojení dalo vzniknout úspěšné IC36 tak jak ji dnes vidíš. Já měl na starosti inženýring a finance, Jonáš vývoj a on-site produkci a odpovídal za hydrodynamiku a výstavbu. Bez přestání jsem vytáčel svoje okolí svým perfekcionismem a neustále kafral

do požadavků na design i HW. Já bych byl například pro delší stěžně ale teď vidím, že má přesně tu správnou délku a nízkou váhu. Drží plochu plachet níže a katamaran je tak rychlejší a bezpečný i ve vysokých rychlostech často přes 20 uzlů. Duo Vrtiška a Žák se postaralo o přenos našeho zadání do funkční a koukatelné podoby. Koordinovali všechny ty funkce a ergonomii narážející na prostor a technické vlastnosti nových materiálů a specifika technologií. Rok jsme vyvíjeli střechu. Až byla hotová, rozhodnul jsem, že půjde ze stolu a musíme začít znovu a doručit přísnější design. Vláda Žák má asi dva metry a já o čtvrt metru míř, říkal jsem si, že až mě uvidí osobně, bude to rychlý. Věnovali IC36 obrovskou energii, a hlavně byly vždy připraveni na téměř okamžitou akci. Těším se na práci na dalším, větším modelu.

*Účast v závodech je vždy něco zcela jiného než ježdění „na prázdnou“. Závod prověřil techniku jako žádné jiné testování. Jaký tedy byl váš první závod?*

Závod se současně startuje z Barcelony a z Denie, kdy trasa z Barcelony má v nejkratším směru 140 NM a z Denie 120 NM. V každém pelotonu startovalo přes 50 lodí, celkem nás závodilo kolem 110 lodí. Všechny jsme je dokázali porazit a cílovou čáru jsme protnuli jako první z celé flotily. Porazili jsme sportovní maxi jachty i dvoučlenné posádky dobře známých závodních speciálů. V podmínkách, kdy nám foukal zadoboční vítr od 19 do 24 uzlů jsme dosahovali běžně

rychlostí 12 až 17 uzlů ve vlnách od jednoho do dvou metrů. Z vln jsme surfovali rychlostí 18 až 22 uzlů a rekord drží kolega Michal „Suchyn“ Suchomel s rychlostí 23,7 uzlů. V ten moment jsme ho nedokázali dostat od kormidla... Jako druhá za námi projela první jednotrupá jachta a za ní francouzský katamaran. 34. La Ruta de la Sal fakticky ovládly dva sportovní katamarany a jedna jednotrupá loď. Obě lodě za námi dojely v rozestupu cca 7 minut. Nevěděli jsme, že jsme dojeli první, dokud nám to neřekl chlapík na gumáku. Byl to úžasný pocit. Náš čas zaostal za rekordem závodu o pouhých 25 minut. Posádka tak ve složení Poppek, Weiss, Zips a Suchomel, prožila poměrně euforické vítězství.

*Loď za ten půl rok na vodě už docela znáš. Jaké jsi měl z plavby pocit?*

Loď jsme nijak nešetřili, ale nekladla odpor, nedávala nám to „sežrat“, prostě jela sama. Ve 24 uzlovém větru jsme měli i ve velkých vlnách plnou hlavní plachtu bez refů, kterou dynamicky vyrovnával právě CODE 0. Byla vyvážená i s tímhle přeplachtěním. Během celého závodu jsme neměli jediný problém. Muselo by se to líbit každému.

*Děkuji za rozhovor a přeji tobě i IC36 hodně dalších úspěchů.*

Text Daniel Guryča

Foto archiv Independent Catamaran