



TEXT DANIEL VODIČKA FOTO AUTOR A MARTIN HOUSKA

Václav Houska

„S dílem se rád pochlubím, když je hotové.“

Vášku, právě jste dokončil stavbu největší plachetnice, jaká byla v naší republice postavená. Jak jste se ke stavbě jachet dostal? Studoval jste tento obor na vysoké škole?

Jachting byl náš rodinný sport. K lodím mě přivedli rodiče v šesti letech. Bratr začal v šesti měsících. Otec si sám postavil jedenáctimetrovou dřevěnou plachetnici, trochu jsem pomáhal, proto nakonec i volba mé profese směřovala ke stavbě lodí. To vyžadovalo odborné znalosti, které jsem získal na Katedře spalovacích motorů a lodí Slovenské vysoké školy technické v Bratislavě.



Pracoval jste v loděnicích. Pak jste se rozhodl osamostatnit a pustit se do stavby jachet na vlastní pěst. Víím, že jste od počátku stavěl hliníkové a ocelové lodě. Jachty postavené z těchto materiálů jsou na světě v menšině. Jak obtížné bylo zpočátku shánění zakázek?

Po absolvování fakulty jsem nastoupil do libeňských loděnic, kde se stavěly samohybné sací bagry pro sibiřské řeky a jiná technická pravidla. Po roce 1989 se firma sice přeorientovala na loďařsky atraktivnější říční-mořské nákladní lodě, ale tou dobou se mi naskytla příležitost splnit si dávný sen – stavět plachetnice. Laminát mě nikdy moc nelákal a se

zkušenostmi z loděnic byly kovové lodě logickým pokračováním.

Jistě, na počátku bylo obtížné zákazníky přesvědčit, že uprostřed Evropy dokážeme stavět dobré námořní lodě, často i s vyšší kvalitou než loděnice zahraniční.

Zákazníci pocházejí častěji ze zahraničí než z ČR?

Převážná část zákazníků pochází ze zahraničí, ale v současné době naši jachtaři přicházejí na to, že se nevyplatí investovat do vysloužilých plastových lodí z bazarů v západní Evropě či Spojených státech a řada z nich se již snaží získat nové kvalitní lodě. Loď stavěná na zakázku s kovovým trupem je jednou z možností, a proto se podíl domácích zákazníků zvyšuje.

Každá jachta musí být postavená podle nějakých plánů. Jak se ale vaši zákazníci k těmto plánům dostanou a jaká je jejich cena?

Většina zákazníků si plány přinese s sebou. Řada renomovaných konstrukčních kanceláří nabízí „projekty ze šuplíku“ – hotové plány lodí různých tvarů a velikostí. Protože je nabízejí velké řadě zájemců, je jejich cena přijatelná a tvoří jen malou část nákladů na pořízení lodí. Na rozdíl od lodí projektovaných na zakázku od první linky na papíře. Zde jsou náklady na vyhotovení výrobní dokumentace podstatnou složkou rozpočtu.

Velkou výhodou kovových lodí je ale to, že je snadno lze upravit dle individuálních požadavků. Stačí jinak nařezat a sestavit plechy a vznikne nová loď, šitá na míru. Vzhledem k našim zkušenostem a odbornosti můžeme zaručit, že zásahem do konstrukce nedojde k ohrožení bezpečnosti, ani ztrátě plavebních vlastností lodí. Jistě, občas to vyžaduje velmi diplomatické jednání, je-li nutné zákazníkovi rozmluvit jeho představy o budoucím plavidle snů, jestliže by jeho úpravy konstrukcí lodě ohrozily.

Umíme tedy lodě prodloužit, zkrátit, zvýšit či snížit nástavby, přepracovat uspořádání kokpitu. Přepracování interiéru je pak to nejjednodušší. Prováděli jsme i kompletní úpravu podponorové části u dvanáctimetrové lodí, která byla předělaná z plachetnice na motor sailer.

Dodá designér své plány komukoli, nebo musí mít k výrobci důvěru?

Většina šuplíkových plánů se nabízí k amatérské stavbě. Designér tedy prodá právo na stavbu komukoli, kdo uhradí licenční poplatky. Podle hesla „když se chceš utopit, tak se utop“. Jedním dechem však doporučují, aby se do tak odborných prací, jako je například sváření, a zejména hliníku, pouštěl jen ten, kdo již má dostatek předchozích zkušeností.



V opačném případě jim doporučí stavbu trupu u renomované firmy, která je schopná právě kvalitu stavby trupu zaručit. Výdřevu a osazení výbavou již zvládne zručný řemeslník či kutil sám a může tak náklady na pořízení lodí značně snížit.

Chtěl bych ale varovat před snahou o snížení nákladů pirátským kopírováním plánů „od kamarádů“. To bylo tolerováno u starších konstrukcí v socialistickém Československu, dnes jsme evropskou zemí, kde se autorská práva hlídají. Chce-li si naše firma udržet pověst se-

riózního výrobce, nemůžeme se k podobným akcím připojit. Náš úspěch stojí a padá s důvěrou designérských firem v nás vloženou.

Kolik trupů jachet jste již postavili? Kolik z toho bylo z hliníku a kolik z oceli?

Ze současného stavu 75 realizovaných zakázek bylo lodních trupů 52, z toho 40 z hliníku a 12 z oceli. Zbýlé zakázky tvořily kooperace pro velké loděnice, dodávky komponent pro jachty z jiných materiálů a drobnější práce.

Nyní jste dokončili největší plachetnici postavenou v České republice. Je dlouhá 27 metrů. Jde o největší jachtu, na které jste kdy pracovali, nebo spolupracujete s firmami v zahraničí a jezdíte pracovat na velkých lodích i mimo republiku?

Je to zatím největší loď, kterou jsme vyrobili celou, tedy úplně od začátku až po spuštění na vodu. Největší jachtou, na které jsme se podíleli, je stometrová americká motorová megajachta „Limitless“. Při její rekonstrukci v loděnicích na Kielském kanálu jsme odřízli zadní část horní nástavby a přistavěli novou lodní tělocvičnu. Náhodné setkání s opravou lodí v Barceloně, kde byly dokončeny nátery v té nejšpičkovější kvalitě, bylo velmi po- ▶





těšující. Bylo příjemné, když jsem mohl spolu s jinými obdivovat naše zdařilé dílo. Komerční lodě, na něž dodáváme komponenty, bývají i přes sto metrů dlouhé, ale jedná se jen o menší části – kormidelny, palubní poklopy, dveře a podobně.

Vraťme se ještě na chvíli do historie. Začínal jste se stavbou lodí v Letňanech, pak jste se přesunul do nynějších prostor ve Velké Chuchli. Vzápětí přišla zničující povodeň. Jak postihly záplavy halu, ve které lodě stavíte?

Halou voda proběhla a zanechala jemný plážový písek... Měli jsme rozestavěné tři lodě, čtvrtá stála venku před halou. Další z výhod kovových lodí je to, že po záplavách (které mimochodem bývají v loděnicích na březích řek i moří poměrně časté a dopředu se s nimi počítá) se z lodí hadicí vyplaví usazené bahno a po úklidu lze pokračovat dále ve stavbě. Kovové materiály, na rozdíl od pryskyřic, sklené tkaniny či dřeva, nejsou povodní nijak znehodnocené. Dnes všechny čtyři lodě brázdí světové oceány.

Jistě, příště budeme ještě o trochu moudřejší a drobné elektrické nářadí vyneseme ještě výš než před pěti lety.

Práce, kterou vy a vaši lidé odvádíte, je podrobená mimořádným prověrkám kvality. Vaše lodě procházejí i několika testy, jako jsou například rentgeny svarů. Jak v náročných kontrolách obstáváte?

Všechny svary, které mohou být vystaveny vnějšímu vodnímu prostředí, jsou zkoušeny penetrační metodou. Metoda je spolehlivá a odhalí i mikroskopické netěsnosti. U prvních lodí se nám vždy dvě tři skvrnky objevily. Dnes zůstávají lodě stříbřitě neposkvřněné. Praxe je holt praxe...

Nádrže a trvale uzavřené prostory jsou zkoušeny tlakovou metodou. Zejména nádrže in-

tegrované do trupu lodí jsou náročnou konstrukcí, často i při největší pečlivosti nějaké netěsnosti vzniknou. Ale proto se zkoušky dělají – po opravě je nádrž znovu odzkoušena a její těsnost prokázána.

Rentgenové prozařovací zkoušky se provádějí dle požadavků lodního registru nebo zákazníka na některých zvolených místech lodní konstrukce.

Jsou tyto kontroly pro výrobce povinné?

Při stavbě pod dozorem lodního registru jsou stanoveny povinné zkoušky dle pravidel pro stavbu a dle požadavků inspektora stavebního dozoru. Patří však ke kultuře solidní firmy zkoušky provádět i u lodí, které pod lodním registrem stavěny nejsou.

Ještě se vraťme k čerstvě dokončené 27metrové plachetnici Vintage. Jak dlouho vám celá stavba trvala a kde se vyskytly největší potíže?

Stavba trvala celý rok. A co to jsou potíže?

Tak velkou jachtu není snadné ani transportovat. Jak jste řešil dopravu lodí? Musí být přeci příliš vysoká na to, aby mohla jet po silnici, a stejně tak nemůže plout po řece, která je vzhledem k ponoru příliš mělká...

Loď byla přepravena po silnici do přístavu v Mělníku, kde bylo osazeno kormidlo a přimontován hluboký kýl. Odtud již byla loď na nákladním člunu přepravena k moři.

Pokud byste chtěl přesvědčit zákazníka, aby se rozhodl pro stavbu hliníkové jachty, jaké byste použil argumenty? Řekněte nám, jaké jsou klady hliníkových jachet.

Hliník, respektive jeho slitiny odolné mořské vodě, je velmi houževnatý materiál, který dokáže při nárazu absorbovat větší deformační energii než ocel, aniž by praskl či porušil těs-

nost. Navíc, na rozdíl od oceli nemění svoji pevnost ani při nízkých teplotách. Proto se s oblibou využívá pro stavbu průzkumnických polárních lodí.

Ale nestavíme lodí, abychom s nimi naráželi, a málokdo se chystá do polárních krajů. Hlavní výhodou hliníkových lodí je tak jejich nízká hmotnost. Trup je oproti ocelovému o polovinu lehčí a blíží se hmotnosti trupu současné sériově vyráběné sklolaminátové lodí. Ušetřená kila je pak možné částečně umístit do balastu, část se opravdu ušetří v celkovém výtlačku. Loď je lehčí, tedy rychlejší a pohyblivější, navíc přesunutím hmoty dolů do balastové ploutve získá vyšší stabilitu a lepší rozložení hmoty, a tedy i lepší jízdní vlastnosti. Nižší hmotnost snižuje také náklady na přepravu, jeřábování i na pohonné hmoty při plavbě na motor.

Nezanedbatelnou výhodou je odolnost proti korozi, která snižuje rozdíl mezi cenou ocelového a hliníkového trupu, neboť je možné se vyhnout drahým antikorozním nátěrům (zejména v interiéru, ale často i na vnějších plochách). Obáván elektrochemická koroze je dnes již prozkoumaný jev a lze jí s úspěchem předcházet.

Hliníkový trup je stále o trochu dražší než ocelový, ale vzhledem k nedávnému prudkému nárůstu ceny oceli je cenový rozdíl mezi kompletní ocelovou a hliníkovou lodí nepatrný. Dobře udržované kovové lodí na rozdíl od laminátových nestárnou a udržují si svoji hodnotu nejen pro plavbu, ale i jako dobrá investice.

Dosavadní největší dílo jste již odvezli. Jaké jsou nyní vaše další plány? Jaké další jachty budete stavět?

Se svým dílem se rád pochlubím, když je hotové. Plány máme obšírné, ale... nechte se překvapit. Budeme vás včas informovat. 