

# I suchozemci umí postavit plachetnici, která dokáže obeplout celý svět

Přestože Česká republika s ohledem na zeměpisné podmínky nepatří mezi jachtařské velmoci, na jejím území postavené plachetnice brázdí vody po celém světě. Důkazem toho jsou lodě společnosti **AVAR-YACHT** z Veverské Bítýšky, patřící rodině Navrátilových z nedalekého Brna. Ta za více jak 25 let svého působení na trhu zhotovila stovky lodí vybavených dřevěnými interiéry, které se plaví nejen na každé české přehradě, ale také např. v Atlantiku nebo ve Středozezemním moři, kde se jim navíc dostává i kompletního servisu. A to i přesto, že u zrodu nové profese jejího zakladatele pana Vladimíra Navrátila, původně vyučeného dřevomodeláře, stála náhoda spojená s touhou jeho synů bavit se stejným koníčkem, jako jejich kamarádi.



Autor: Ing. František Novák  
Kontakt: novak.sd@tiscali.cz  
Foto: autor a archiv výrobce

Počátky společnosti AVAR-YACHT, zabývající se mimo jiné výrobou laminátových plachetnic vybavených dřevěnými a na míru zákazníka zhotovenými interiéry, se datují do roku 1984. Její zakladatel Vladimír Navrátil, bydlící nedaleko Brněnské přehrady, se tehdy coby někdejší zaměstnanec Královopolské strojírně v Brně rozhodl, že si doma na zahradě opraví vyřazenou veslici.

„Když jsem jednoho dne na slunci rozmíchal pryskyřici, byl při tom můj tehdy sedmiletý syn Vladimír se svým o něco starším kamarádem. Ten mě po chvíli pozorování řekl – strejdo, takhle ti to shoří. Když pryskyřice sku-

tečně shořela, zajímalo mě, jak to mohl takový malý kluk tušit, načež jsem se dozvěděl, že chodí na přehradu do jachtařského kroužku, kde si jeho členové musí lodě sami opravovat. Tato informace pochopitelně vyvolala zájem u syna, který chtěl také začít jachtařit. Podmínkou pro jeho přijetí do kroužku však byla vlastní loď, která se ale u nás nikde nedala koupit a dovést ji nepřipadalo v úvahu,“ vzpomíná dnes jedenáctiletý podnikatel na své začátky, kdy mu jako vyučenému dřevomodeláři stačilo získat potřebné informace a plány a jeho první loď, tehdy ještě dřevěná, byla na světě.

**„Od první výstavy v Tullnu je pro nás prvořadá kvalita, proto všechny naše lodě dodnes jezdí,“ říkají jednatelé Vladimír Navrátil st. a Vladimír Navrátil ml.**



**Kapitalismus má nejen „líc“, ale také „rub“**

Zanedlouho po ní přišla na řadu druhá, tentokrát již laminátová loď pro mladšího syna Tomáše, který se rovněž dal na jachtaření. Po ní pak následovaly další lodě, které stavěl pro děti svých kamarádů z řad nejen jak sám říká teoretických vyznavačů jachtingu, ale i těch praktických. „No a protože ani nás teoretiky dlouho nebylo jen sedět na břehu a pozorovat děti jak jezdí, rozhodli jsme se začít také jachtařit. Souhrou dalších náhod jsem se seznámil s v té době nejznámějším polským jachtařem Krzysztofem Baranowskim, jehož prostřednictvím jsem získal trup lodi typu SPORTINA. Podle něj jsme pak s kamarády (se souhlasem konstruktéra) zhotovili formu, a podle ní vyrobili několik lodí pro sebe,“ pokračuje Vladimír Navrátil s tím, že příprava formy jej stála kromě času i nemalé peníze a proto, poté co všichni kamarádi měli lodě hotové, mu bylo líto ji dál nevyužít. Rozhodl se tedy ve stavbě lodí pokračovat formou vedlejší činnosti při zaměstnání, kterou vykonával na povolení tehdejšího národního výboru do jara roku 1989, kdy nastoupil dráhu „živnostníka“. V té době se jednalo o 2 typy lodí (již zmíněná SPORTINA a MICRO), u kterých ale vyráběl pouze laminátové skelety trupů, jež prodával zájemcům, kteří si lodě sami dokončovali.



**Nezbytnou stabilizační výztuhou laminátových trupů stále zůstávají dřevěná žebra**

„Když se u nás v listopadu 1989 zvonilo klíči, tak já už byl skoro rok kapitalista. Bohužel o to dříve jsem ale poznal kapitalismus i z jeho druhé strany,“ vzpomíná V. Navrátil na období po sametové revoluci, kdy takřka ze dne na den přišel o všechny zákazníky. Lidé totiž ztratili o lodě zájem, neboť ti, co měli peníze, je investovali do podnikání, a ti bez peněz o koupi lodě ani neuvažovali.

### Dříve byly lodě k máni i skladem...

Tehdy si V. Navrátil uvědomil, že se musí pokusit co nejrychleji prorazit v cizině a proto se již první březnový víkend roku 1990 s jednou svojí lodí zúčastnil specializované výstavy lodí a vodních sportů BOOT v rakouském Tullnu, která je dodnes největší a nejkompaktnější výstavou tohoto oboru ve střední a východní Evropě. „Jel jsem tam ale s úplně naivní představou. Neměl jsem nic domluveného, objednaného a navíc jsem ani nevěděl, jaké doklady k lodi, kterou jsem táhnul za autem, bych měl mít u sebe. Nicméně naštěstí to pořádně nevěděli ani celníci a tak mě raději pustili,“ líčí s úsměvem na rtech V. Navrátil svůj první vystavovatelský pokus, který ale dopadl nadmíru úspěšně. O jeho plachetnici byl tehdy i díky bezkonkurenční ceně velký zájem a tak ji přímo na výstavě nejen prodal, ale získal zde i několik objednávek na další lodě. Současně s tím se ale musel rovněž rychle přizpůsobit nárokům zahraničních zákazníků na vysokou kvalitu a jejich rostoucím požadavkům na dodávku kompletních lodí. Tyto požadavky začal V. Navrátil se členy své rodiny a s postupně nabíranými zaměstnanci zákazníků plnit nejprve v pronajatých prostorách bývalého zemědělského

statku ve Veverských Kninčicích, kde firma svého času stavěla 11 typů kajutových plachetnic v délkách od 5 do 10, 5 metru, vybavených celkovým dřevěným interiérem a ostatním pro plavbu nezbytným příslušenstvím včetně benzínového nebo naftového motoru. A to v počtu až 35 lodí ročně, z nichž některé zůstávaly doma, ale většina z nich putovala hlavně na Neusiedlerské jezero do Rakouska, dále pak k moři do Itálie a později také na jezera na Slovensko a do Maďarska nebo na mořské pláže Holandska, Německa a Polska. Tyto lodě byly zpočátku vyráběny jak na konkrétní objednávku, tak v mnoha případech i bez ní s tím, že se pro ně vždy najde kupec, jelikož byly a stále jsou nabízeny v široké škále barev a provedení interiérů např. v mahagonu, gaboonu, teaku, třešni, ořechu apod.

...dnes se staví pouze na zakázku...

„Ačkoliv se kupec pokaždé našel, někdy to trvalo třeba i rok či déle. Problém byl často hlavně v tom, že jsme sice pro daný typ lodě zájemce měli, ale např. o loď v modrém provedení trupu, zatímco my měli bohužel k dispozici bílý,“ vysvětluje nám V. Navrátil s tím, že výroba na sklad firmu značně finančně zatěžovala a proto ji začala postupně utlumovat a stavět lodě výhradně na zakázku. Díky tomuto zásahu do výroby, který s sebou přinesl i jistou redukci zaměstnanců, se jí postupně kolem roku 2008 podařilo „zbavit se“ všech skladovaných lodí. Pozitivní dopad tohoto rozhodnutí na svoji ekonomiku pak firma záhy ocenila po nástupu ekonomické recese, kdy se lodě podle majitele staly neprodejnými ▶

**Dřevo je také důležitou součástí interiérů kajut, vyráběných pomocí šablon a za použití vesměs ručního elektrického nářadí**





Interiér dle typu lodi tvoří obývací kajuta s kuchyňským koutem, jedna nebo dvě ložnice



a spousta lidí je naopak prodávala, aby získala prostředky pro chod vlastních firem.

„V počátečním období krize, které na rozdíl od nás řada prodejců lodí nepřežila nebo kdy výrazně zredukovala své služ-

by, nám kromě zbavení se zásob také hodně pomohlo štěstí. A to v podobě velmi zajímavé a lukrativní zakázky na stavbu speciální 45 stop (13,5) m dlouhé lodě pro plavbu kolem světa, vybavené např. několika vzájemně propojenými zdroji energie, minipekárnou, zařízením pro odsolení mořské vody, autopilotem apod. Byla určena pro jistého zákazníka ze Slovenska a „zaměstnala“ nás na zhruba 2 roky,“ pochlubil se výrobce a dodává, že vedle zmíněné zakázky začala firma AVAR-YACHT rozšiřovat svoji činnost také o služby zaniklých firem. A to např. o kompletaci motorových člunů a pracovních člunů pro hasiče, armádu a policii včetně provozování autorizovaného servisu lodních motorů, které dnes firmě vytváří asi třetinu z celkového obrátu. „Druhou zhruba třetinu obrátu nám tehdy začal vytvářet také masivně rozjetý komplexní servis plachetnic, neboť do té doby jsme stavěli pouze nové lodě. A to servis jak našich lodí, tak i postavených jinými výrobci,“ doplňuje V. Navrátil a dále zmiňuje např. firmou pořádané tzv. kapitánské kurzy pro zákazníky, vedoucí k získání nezbytného tzv. Průkazu vůdce malého plavidla (pro plavbu v ČR) či tzv. Kapitánského patentu pro vyplutí na moře. Firma od roku 2009 funguje na trhu jako společnost s ručením omezeným, na jejímž chodu se spolu s Vladimírem Navrátilem podílí i jeho manželka Jana, oba již zmínění synové Tomáš a Vladimír s manželkou Gabrielou a dalších 10 zaměstnanců, z nichž některé firma postupně znovu přijala v souvislosti s rozšířením svých služeb. Současně s tím se společnost přemístila z Veverských Kniníc blíž k vodě do vlastního nově postaveného areálu ve Veverské Bítýšce, kde kromě kanceláří, prodejny loďařských potřeb,

**Kajutový nábytek se neobejde bez uzamykatelných úchytek a vnitřní prostor je přizpůsoben pro předem známou velikost hrníčků, misek, talířů apod.**



multifunkční dílny a garážovací haly pro servisované lodě disponuje také asi kilometr vzdáleným místem pro možné spuštění plavidel na hladinu Brněnské přehrady. Nemalou část její činnosti stále tvoří stavba nových kajutových plachetnic, stavěných takřka kájk na míru zákazníkům v cca 7 typech, kterých ročně zhotoví v průměru asi 6 kusů.

### ...ale pořád i s využitím dřeva

Ačkoliv je to při pohledu zvenčí na laminátové plachetnice k nevíře, nezbytným pro jejich zhotovení stále zůstává tradiční materiál pro stavbu lodí – dřevo. A to od dřevěného modelu pro zhotovení trupu až po výše již zmíněný interiér. „Když začínáme vyrábět nový typ lodí, musíme si nejprve podle technické dokumentace zhotovit její dřevěný model v měřítku 1:1. K jeho vytvoření používáme větší smrkový masiv a méně kvalitní bukovou či jinou překližku,“ přibližuje nám V. Navrátil vlastní stavbu lodního trupu, kdy základem u každého modelu je jeho kvalitní povrch, neboť případné nerovnosti by se objevily na budoucím povrchu lodního pláště. Proto se dřevěný model musí důkladně vytmelit a vybrousit. Podle modelu se pak obtiskne tzv. negativní laminátová forma, podle níž se teprve laminuje daný trup lodí.

„Dřevo pak také u každého kusu lodí, na rozdíl od modelu, který se vyrábí pouze jednou, používáme pro zhotovení její vnitřní výtuzě. Ta slouží k tomu, aby se síla větru z plachet rovnoměrně roznášela do celého trupu a loď se při plavbě nekrotila,“ pokračuje s tím, že v závislosti na typu lodí se výtuzě skládá z různého počtu svislých a vodorovných žebek, které jsou zhotoveny ze silnější překližky nebo vrstveného dřeva. Žebra jsou vzájemně spojena a vlamínována do horní části lodního trupu podél jeho vnitřního obvodu. U levnějších typů lodí tvoří žebra viditelnou součást interiéru, u luxusnějších jsou skryta a stávají se součástí lodního nábytku. „Podle toho se volí materiál k jejich výrobě. To samé pak platí také pro vlastní výrobu kajutového nábytku a dveří, která je v podstatě podobná s výrobou do ostatních atypických interiérů,“ upřesňuje V. Navrátil a dodává, že např. u nábytku se jednotlivé konstrukční dílce (s výjimkou dvířek a čel zásuvek) vyrábějí výhradně podle předem zhotovených šablon, neboť nábytek musí v horizontálním i vertikálním směru kopírovat příslušný tvar lodí. Rozdíl je v používaném materiálu, kdy se výrobce zásadně vyhýbá dřevotřískce a pou-



**V boku lodí v zadní části kajuty jsou úhledně uloženy GPS, satelitní telefon, radiostanice, palivoměr a další nezbytné přístroje**

žívá především vodovzdornou překližku a masiv. Kromě toho jsou všechna dvířka a čela zásuvek opatřena speciálními tlačítkovými úchytkami se zámky, aby se při kymácející se lodi v bouři neotevřela a nepoškodila. U skříňek např. na nádobí jsou ze stejného důvodu police a dna opatřena stabilizačními vyfrézovanými otvory a začepovanými špalíky. Stejně velkou pozornost výrobce věnuje povrchové úpravě interiérů kajut, pro kterou používá (kvůli extrémním mikroklimatickým podmínkám jako je např. časté střídání značné vlhkosti s nadměrnou teplotou způsobenou intenzivním slunečním zářením) speciální dvousložkové laky. Ty pak aplikujeme v pěti až sedmi vrstvách podle toho, o jak exponovanou část interiéru se jedná.

### Loď je možné dokončit i svépomocí

Ceny takto vyráběných lodí se pohybují od 526 tis. Kč do cca 3 mil. Kč v závislosti na typu a jeho celkovém vybavení. Za zmíněných 526 tis. Kč (bez DPH) lze pořídit 6,8 m dlouhou čtyřlůžkovou kajutovou plachetnici A 23 – Costa, standardně vybavenou kuchyňkou a záchodkem se sprchou, na které může čtyřčlenná rodina strávit týdenní dovolenou. Pro úplnost je třeba říct, že k provozování mobilní plachetnice pro rekreační účely, na rozdíl např. od karavanů, stačí vynaložit pouze výše uvedenou prvotní investici nutnou k jejímu pořízení, neboť ji lze bezplatně spustit na jakoukoliv vodní plochu doma i v zahraničí, s výjimkou vo-

dárenských nádrží a chovných rybníků. Tuto investici je pak možné ještě snížit tím, že si zájemce o loď (zejména pak z řad našich čtenářů) u firmy objedná třeba jen samotný (i neslepený) laminátový skelet, který představuje spodek lodí, palubu a všechna víka či dvířka zakrývající veškeré otvory v palubě, a ostatní operace vedoucí k dostavbě lodí si dodělá sám. V takovýchto případech ale výrobce doporučuje, aby si zákazník jednotlivé konstrukční dílce rozkreslil přímo u něj s využitím jeho šablon, zhotovených přesně podle certifikované technické dokumentace. „Tímto způsobem se zákazník vyhne řadě problémů, které by mu mohly vzniknout v důsledku nedodržení některých parametrů při přihlašování lodí na Státní plavební správě,“ uvedl Vladimír Navrátil na závěr naší návštěvy ve společnosti AVAR-YACHT. ■

#### Základní faktografické údaje o firmě

Název: AVAR-YACHT, s.r.o.  
Místo: Veverská Bítýška  
Rok založení: 1989 (2009)  
Počet zaměstnanců: 15  
Web: [www.avaryacht.cz](http://www.avaryacht.cz)

