



Sólo z Bermud na Azory

Plavba | Tomáš Kúdela | Foto: autor | 1.7.2016



Cesta ke hvězdám

Je čtvrtek 7.4.2016 šest hodin ráno bermudského času. Doprovázím svou partnerku Martinu na letiště před jejím dlouhým letem domů z Bermud do Prahy. Já se pak vracím autobusem do města St. George, udělat poslední nákup potravin na dlouhou cestu oceánem.

Po třech měsících plavby s partnerkou a posádkami najednou zůstávám na lodi sám a přede mnou je přibližně 2000 námořních mil dlouhá sólová plavba Atlantikem až na Azorské ostrovy.

Doposud jsem s nadšením četl o dobrodružstvích osamělých mořeplavců a vždy mne to lákalo, také jsem chtěl něco takového prožít a dokázat sólově přeplout oceán. A právě to teď má začít.

Poslední den před plavbou chci využít ještě na dokončení nezbytných prací. Termín vyplutí jsem si stanovil po důkladném studiu meteorologických předpovědí, modelů větrů a synoptických map. Zítra mě čeká ideální boční vítr. Večer ještě uklízím loď, organizuji uložení věcí tak, abych měl vše potřebné rychle po ruce a aktualizuji svoji webovou stránku. V půlnoci mám vše hotové a jdu konečně spát.

Pátek 8.4. se ráno probouzím v půl sedmé. Zmocňuje se mne napětí před vyplutím a k snídani si dělám jen šálek kávy. Na jídlo chuť nemám. Napětí ovlivnilo i činnost mých střev a tak ještě třikrát běžím na záchod v marině. Vítr fouká z jihu a prší. Představoval jsem si

pro vyplutí slunečný den. Co se dá dělat. Čtu na Navtexu nové meteorologické zprávy. Už začíná být asi pravidlem, že před vyplutím přichází zpráva o nepříznivém počasí nedaleko mé trasy. V lednu to byl zcela neočekávaný hurikán Alex nedaleko Tenerife a teď čtu, že 200 NM severozápadně od Bermud fouká vítr o síle hurikánu 70 uzlů s vlnami 12 metrů. Kontroluji tuto zprávu podle GRIB dat a vidím, že vítr by měl slábnout dříve, než mne dožene a bude postupovat severovýchodně. Budu zatím volit čistě východní kurz, abych se do té smršťe tolik nedostal. Naposledy se dívám a na břeh a vyplouvám.

Sám se odvazuji od břehu a od mooringové bóje. Pomalu na motor přeplovám k celnici. V kanceláři výstupní formality probíhají jednoduše a do 10 minut jsem odbaven pro opuštění Bermud. Vracím se do lodi. Má dlouhá cesta začíná. Kostky jsou vrženy. VHF radiostanicí volám Bermuda Harbour Radio a žádám o povolení odplout úzkou plavební dráhou mezi korály a mělčinami z Bermud. Po zodpovězení dotazu na můj další přístav a předpokládaný čas doplutí povolení dostávám. Odvazuji lana zařadím dopředný chod a pomalu opouštím St. George's. Proplouvám mezi červenými a zelenými bóje plavební dráhy až k poslední dvojici. Začíná oceán. Za zádi postupně mizí Bermudy. Ještě pár hodin na VHF rádiu slyším vysílat navigační upozornění a předpověď počasí. K večeru se už ani VHF rádio neozve, jsem mimo dosah. Pluji na hlavní plachtu vytaženou po 2. ref a plnou genou. Vítr je poryvový od 13 do 19 uzlů z boku. Loď pěkně uhání 7 uzlů vpřed.



Vnímám úplně jiný pocit než na všech mých dosud uskutečněných plavbách. Je to něco jako cesta do neznáma, na které budu jen já sám. Není zde nikdo s kým bych mohl diskutovat své úvahy a rozhodnutí. Cítím ten zásadní rozdíl, který vychází z iluze, která mi v případě, když pluji s někým dalším, dává mnohdy falešnou jistotu, že mi někdo může pomoci, pokud já sám bych už něco nedokázal či neměl sílu. Vydávám se do něčeho, pro co nemám vytvořený vzor a z toho přirozeně vzniká velká nejistota i strach, který ale zároveň láká.

Zapínám autopilota a jdu si konečně uvařit oběd, mám hlad i chuť. Dnes si dám kuře na paprice s rýží ze zásob hotových jídel od Expres menu a jedno karibské pivo. Po obědě přichází únava a tak ji chci využít k odpočinku. Loď jede řízená autopilotem a proto si mohu 30 minut spánku dovolit. Pak mne budí budík a jdu zkontrolovat, zda není někde v dohledu loď či jiná překážka se kterou by mohla nastat kolize. Hladina je až k obzoru pustá a proto si jdu na další půlhodinu lehnout a spát. Usnout se mi znovu nepodařilo. Tělo budu muset teprve naučit na tyto krátké spánky, abych si dokázal odpočinout a zároveň nezanedbal pozorování a řízení lodi. Odpoledne proběhlo bez deště se Sluníčkem. Napravuji obětní obřad Neptunovi, na který jsem před vyplutím zapomenul.

Dělím se s Neptunem o sklenku dobrého červeného vína a přeji si, aby mě byl příznivě nakloněn po celou dobu této plavby, abych bez úhony na těle a na lodi doplul do cíle. Slunce zapadá a přichází má první noc na sólové etapě.

Právě noci jsou to z čeho mám obavy. Je mi jasné, že beze spánku to nejde, ale proti tomu jde můj strach z toho, že právě když budu spát, nemám věci pod kontrolou a plující loď může do něčeho narazit. Přichází mé vnitřní drama – souboj pocitů v nevědomí s racionální logikou, která říká, že budu-li spát v krátkých intervalech do 45 minut, tak velké lodě díky jejich předepsaným světlům uvidím s předstihem a ke kolizi tudíž nemůže dojít. Nebezpečné objekty jako driftující kontejner či opuštěná loď stejně nesvítlí a v zatažené bezměsíčné noci je nevidím ani pár metrů před přídílí i když na té přídílí budu sedět. Nakonec přeci jen zvítězí mělký spánek v krátkých intervalech.

V noci vítr postupně sílí k 26 uzlům a jdu dvakrát refovat genou. Spánek si dávám vždy 30 minut, pak mne budí budík a já jdu obhlédnout obzor zda není v dohledu jiná loď, zkontroluji plachty a zase uléhám. Spal jsem v těchto intervalech od půlnoci až do 7 hodin ráno, kdy z hladiny vyšlo Slunce a noc se probudila do nádherného dne. Vítr mírně slábne. Celý den pak fouká mezi 15 až 20 uzly a loď krásně pluje na kurz. Přichází další noc. Vítr sílí do 26 uzlů. Autopilot však stále statečně kormidluje a já mám jen funkci pozorovatele. Systém probouzení po 30 minutách fungoval až do jedné hodiny ráno. Po další půlhodině mne budík již neprobudil a já se sám s leknutím probouzím už za světla v půl osmé.

Neděle 10.4. 2016 ráno, třetí den plavby. V poledne vítr utichá na 7 uzlů a stáčí se na zadní. Loď zpomalila na 2,5 uzle a já využívám klidu k přípravě oběda, dnes bude čočková polévka a kuřecí na asijský způsob s vychlazeným pivem. Raduji se, že si jej budu moci vychutnat kulturně z porcelánových talířů. Včera jsem byl rád, že jsem celý oběd držel v hlubokém hrnci ze kterého jsem ho jedl lžící při silném opírání nohou o vše pevné v salonu.



Po obědě využívám klidu k drobným opravám v salonu, vytření podlahy sladkou vodou aby nebyla tak kluzká jak bývá po zanesení slané mořské vody. Trápí mne však představa o možném mém nechtěném pádu z lodi do vody a děsivém obrazu, jak se loď vzdaluje a já už jen čekám v oceánu na smrt. Dostávám nápad a tak ze zádě lodi vypouštím „lano poslední naděje“. Je to 25 metrů dlouhé tenké lano, které je jedním koncem přivázáno k zádi lodě a na druhém konci zakončeno malou bójkou. Mělo by být pro mne nadějí pro případ pádu do vody. Plující loď nemám v žádném případě šanci doplavit. Takto mám alespoň šanci rychle doplavit k lanu vlečenému za lodí a chytit se, abych se k lodi mohl přitahovat.

Obloha potemněla a přese mne přešly tmavé mraky. Právě přechází studená fronta. Začalo pršet. Vítr se opírá do lodi z levoboku, přehazují plachty. V průběhu noci vítr sílí, autopilot zatím kormidlování stále zvládá. Problém mi však dělají intervaly 30 minut na spánek. Cítím se již značně unavený, neboť spánek v krátkých intervalech za předchozí dny nestačil k regeneraci sil a i doba, po kterou mě budík budí, se stále prodlužuje. Vykouknu do tmy před loď, žádná světla od lodí a tak jdu zase na další interval spát. Náhle mne vzbudí rána, kajutou se kutálím na druhou stranu, párkrát slyším prásknout plachtu a najednou je skoro klid. Téměř žádný náklon a houpání lodi jen mírné. Zaráží mě i to, že začíná být světlo. Alarm pípá a při pohledu na displej zjišťuji, že jsem se přes veškeré pípání nezbudil 3 hodiny. Tělo řeklo dost a muselo si odpočinout. Vybíhám na palubu. Zjišťuji, že vlny se zvětšily a vítr už fouká 25 uzlů. Autopilot patrně ve vlně nezvládl řízení lodi a loď přídílí překřížovala proti větru. Jak se autopilot snaží vrátit zpět na kurz, což při ztrátě rychlosti už nedokáže, ustavila se loď samovolně do driftu a v klidu se vznášela na vlnách a splouvá s větrem 0,5 uzle. Ještě rozespalý vím, že nastává okamžik, kdy autopilota už nebudu moci používat a budu dále stát u kormidla sám do doby, než vítr a vlny opadnou.

Dle předpovědi to vypadá nejméně na 2 dny. Dost hrozná představa, po těch 3 hodinách

spánku se odpočínutě zrovna necítím. V průběhu dne vítr sílí do 36 uzlů a vlny rostou více než bylo na předpovědním modelu a ještě přesně proti mému plánovanému kurzu. Studený vítr a cákající voda mne dokonale probraly. Cítím rozmrzlost z představy, že se na další 2 dny stávám otrokem moře a budu přikován ke kormidlu. Plachty jsou však dobře vytrimované, kormidluje se snadno a já najednou cítím radost. Užívám si ten živel. Nahoru na vlnu, sjezd do údolí a znovu nahoru. Vlny však jdou ze dvou stran. Ty od větru kratší dostávám z předoboku. Delší vlny mi jdou přímo kolmo do boku lodi. Interference vln způsobuje, že čas od času vznikne nezvykle vysoká vlna a pokud se ještě zalomí v okamžiku dotyku s lodí, dopadne na palubu a zalije celou loď.

Odpoledne mám už značný hlad, oceánské oblečení už prosakuje, jsem mokrý a začíná mi být zima. Svěřuji autopilotovi kormidlo a jdu se převléci a něco sníst. Volba padá na fazolovou polévku z nabídky Expres menu. Je ohřátá během několika minut a se suchary mi přijde vynikající. Jako druhý chod pro jednoduchost přípravy sním dva chleby se slaninou. Ještě než polknu poslední sousto slyším jak proklouzl řemen v driveru autopilota. Neudržel tlak na kormidlo způsobený velkou vlnou. Loď se prudce odchyluje z kurzu. Do pár vteřin následuje rána jako bych narazil do skály. Loď zasáhla do boku zalamující se vlna. Letím salonem na druhou stranu. Z paluby všemi směry odtéká obrovský příval vody, bohužel část odtéká také po schodech dovnitř do salonu. S autopilotem to dál takto nepůjde. V druhé novější suché sadě oceánského oblečení jdu opět kormidlovat. Hlavou probíhá myšlenka, jak asi dlouho potrvají vlny a vítr, při kterých nemohu autopilota použít a zda po tuto dobu zde u kormidla aktivně vydržím se silami. Představa dát loď do driftu pro odpočinek se mi nelíbí, neboť bych splouval zpět a toto počasí zde podle předpovědi má vydržet asi 5 dní. Najednou z boku dostávám opět náraz zalamující se vlnou. Masa vody mne sráží od kormidla na podlahu. Harness mám zapnutý a připnutý k zadnímu vantu, tak s vodou nejsem spláchnut z paluby. Druhé oceánské oblečení je už také mokré i zevnitř. Kormidluji dál.



Vzpomínám si na knihu Petra Ondráčka – Sám čtyřmi oceány, kde popisuje své strasti s několika elektronickými autopiloty, až našel způsob pasivního autopilota, kterého realizoval z gumicuků a úspěšně při své plavbě používal. Pokud by se mi podařilo něco obdobného realizovat, tak budu za toto řešení vděčný, protože by mi mohlo dát možnost podat si něco k jídlu a pití či se zajít převléknout a vykonat tělesnou potřebu.

Vyndávám lanka a gumicuky a instaluji je ke kormidlu. Po chvíli nastavování to začalo kormidlovat samostatně. Pluji ostře proti větru a tento gumicukový autopilot drží konstantní úhel k větru ve velkých vlnách lépe než elektronický. Právě to pružné držení kormidla umožní, že proud vody při přejezdu vlny si sám vychýlí kormidelní list a nezpůsobí vychýlení celé lodě tak, jak se to děje při pevné poloze kormidla. Jsem překvapen, když za celou hodinu nemusím na kormidlo sáhnout. Korekce není potřeba. Odcházím do lodi se ohřát. V tom se prudce loď přetočí z nastaveného kurzu, slyším vyvlát plachty, na kurz se již sama nevrací. Pohled na kormidlo vše vysvětluje. Petr Ondráček neměl na své lodi kormidelní kolo, ale kormidelní páku. Já jsem jeho nápad s gumicuky aplikoval na kormidelní kolo. Na kormidelním kole vše funguje až do chvíle, kdy otočka kola je větší než $\frac{1}{4}$, pak nastane přetočení kormidla a překřížení gumicuků. Z této polohy je návrat možný jedině ručně. Přemýšlím dál, jak této situaci zabránit, protože velká vlna způsobí větší otočení kormidla. Nakonec přidávám další dva silnější gumicuky, které při výchylnkách kormidla menší než $\frac{1}{4}$ jsou volné a do systému nezasahují. Při dosažení $\frac{1}{4}$ otáčky kormidelního kola se začínají napínat a vyvozují velkou vratnou sílu k návratu výchylnky otočení kola pod $\frac{1}{4}$. Po několika hodinách pozorování jsem se systémem konečně spokojen. Ani velké vlny již nezpůsobily selhání řízení tohoto systému. Samozřejmě je důležité mít dobře vytrimované plachty, jinak to fungovat nebude. Pro systém gumicukového autopilota přejímám jméno Burlak tak, jak jej pojmenoval Petr Ondráček na své plavbě. Rozhošťuje se ve mně veliká radost z vítězství a těším se na trochu odpočinku. Uléhám v salonu na podlahu. Střídavě usínám a probouzím se. V mokru se leží dosti nepohodlně a přidává se chlad. Až do rána Burlak bezchybně řídil loď.



Další dny vítr postupně slábne. Na chvíli zapínám naftové topení a suším mokré oblečení, venku se střídají dešťové přeháňky, topení je momentálně jediný způsob, jak zde něco usušit. Odpoledne nechávám dále řídit Burlaka a na klidnější hladině se mi daří nasměrovat anténu na družici Inmarsat a stáhnout aktuální předpovědní model Grib. Na meteo model gribu se zvláště těším, protože mi dává znalost toho co mne čeká. Zde si uvědomuji, jak tato znalost je důležitá pro můj klid na rozdíl od stavu, kdy ve mne roste nejistota z toho co bude. Paradoxně by v tom neměl být velký rozdíl, protože není odtud úniku a stejně se musím s nastalými podmínkami vyrovnat. Jsou to pořád stejná schémata, která prožíváme i v běžném suchozemském životě, ale ta samota a odlehlost na oceánu mi vše velmi názorně ukazuje. Ukazuje to, čeho si normálně mnohdy ve svých pocitech a svém jednání vůbec nevšimneme. „Oceáne, díky za to“.



Několik dní stále pluji proti větru a mimo požadovaný kurz. Doléhá na mne nervozita z pomalého postupu. Několik hodin studuji model větrů Grib s výhledem na 7 dní a zakresluji si různé strategie. Žádná z několika variant však nevypadá lépe, než ty ostatní pro následujících 5 dní. Protivítr zesílil na 20 uzlů, ostrý kurz proti němu je nepříjemný. Loď má maximální náklon a jede proti vlnám. Každou chvíli se příd' propadne do údolí mezi vlnami a loď zavibruje mocný otřes doprovázený silnou ránou. Na druhou stranu kormidlo už zase zvládá Burlak. Večer vidím po 6 dnech plavby asi 2 míle vedle mne světla obchodní lodě. Světla se vynořují a zase ztrácejí za vlnami. V průběhu hodiny mne loď předjede a zmizí za obzorem. Uvědomuji si, jak špatně viditelný objekt ve vlnách je má loď s nízko umístěnými navigačními světly. Snad mne vidí alespoň na radaru, mám vysoko u stěžně dva radarové odražeče. Přemýšlím, jak se více zviditelnit. Nakonec rozsvěčuji pracovní reflektor, který osvětluje přední palubu a celou přední plachtu. Bílé zářící plachta by mohla být v noci dobře vidět. Jdu spát, 30minutové intervaly jsem zrušil. Kontrolní buzení si dávám po 3 hodinách. Stejně se už samovolně budím po 90 minutách.

Čtvrtek 7. den plavby. Hned od rána mne zase přepadá ten neuspokojivý pocit, že bych měl být za tuto dobu už 700 mil od Bermud a k Azorům by mělo zbývat 1100 mil. Pohled na GPS však ukazuje vzdálenost 1310 mil ačkoli jsem 700 mil už uplul a od včerejšího dne jsem se přiblížil pouze o 15 mil. Víím, že to nejsem více schopen ovlivnit, ale tvrdě bojuji se svoji projekcí na to, jak jsem si průběh představoval a jaká je realita, kterou nezměním. Nelze zde uplatnit další technické znalosti, ale jen pokračovat a čekat na příznivější vítr. Je to další výzva, dokázat i toto přijmout takové, jaké to je, a radovat se i v těchto chvílích ze svého bytí. Dále trénuji toto umění být tady sám se sebou v tom, co právě je. Velký význam má pro mě satelitní komunikace. A to nejen pro příjem meteorologických modelů ale i pro komunikaci s blízkými. Krásný pocit je dostávat zprávy i

z mé webové stránky od lidí, kteří moji plavbu sledují a cítit, že v tom nejsem úplně sám. Je to ale jen příjemná iluze, protože tady ve svých činech na oceánu jsem zodpovědný za svá rozhodnutí pouze já sám.



Pátek 15.4. kontroluji svůj postup dle včera vytvořeného plánu a mám radost, že postupuji dokonce o něco rychleji. Protivítr slábne k 12 uzlům a moře se velmi uklidňuje. Loď v malých vlnkách krásně stoupá rychlostí 4,5 uzle proti větru. Rozhoduji se, že si dám sprchu. A dokonce si dovlím tu rozkoš, že spustím na 10 minut motor, aby se mi voda nahřála. Nastartuji motor a zkusím přidat plyn, ale nic. Pákou pohybovat jde, ale motor nereaguje, běží stále na volnoběh. Sprchu i oběd odkládám na neurčito, prioritou je oprava. Příčinou je prasklé lanko. K jeho výměně je nutné vyndat věci z obou zadních batist, tam demontovat kryty kabelového prostoru, vyndat matrace z kajuty, demontovat část stropu, demontovat skříň s ovládací pákou u kormidla, vytáhnout starý lanovod a protáhnout nový. Vlastně je to štěstí, že se to stalo dnes na takto klidném moři. Oprava zabrala celé odpoledne a motor je už zase funkční. Nakonec si dopřávám sprchu teplou vodou a oběd spojuji s večeří.



Přichází večer. Využívám klidného moře ke stažení nejčerstvějšího Grib modelu. Předpověď v dalších dnech se rozchází. No, pro nejbližší tři dny se model moc nezměnil, tak pokračuji podle plánu. Vidím, že stejně mne čekají náročné dny se silnými větry až 40 uzlů. Nezbyvá než plout a pracovat s tím, co přijde. Má obava ze silných větrů je především obavou z toho, že se vůbec nevyspím, protože mne u kormidla nemá kdo vystřídat a velké vlny možná budou vyžadovat aktivní kormidlování po celou dobu svého trvání.

Dívám se, jak den postupně přechází v noc a přichází vzpomínka na mého otce. Bohužel už není půl roku na tomto světě, a tak se s ním nebudu moci podělit o své zážitky. Mí rodiče již nežijí a já jsem v této linii už ten nejstarší, je to zvláštní pocit.

Neděle je zatažená a vítr sílí. Již šest dní pluji ostře proti větru a stále mimo optimální kurz. Vítr dosahuje 30 uzlů, a proto se rozhoduji zmenšit plachty. Hlavní plachtu zmenšuji na poslední 3. ref a genou značně narolují. Řízení opět přebírá Burlak a řídí skvěle. Loď drží slušnou rychlost 5,5 uzle proti větru. Po setmění vítr dále sílí v poryvech na 38 uzlů, to je víc než jsem dle modelu Grib očekával. Značnou část noci trávím na palubě, postupně zcela promáčen trvalým slabým deštěm a rozstříkujícími se vlnami. K večeři se rozhodnu pro hrachovou polévku z nabídky Expres menu pro její velmi snadnou přípravu. Stačí jen pár minut ohřát. Jak loď jede ostře proti větru a proti narůstajícím vlnám, vládnou v lodi u sporáku už dost divoké podmínky. Podaří se mi usadit hrnec na sporák, ale nejsem

schopen udržet sebe a zároveň se trefit obsahem sáčku s polévkou do hrnce. Proto se uvážu harnesem ke kuchyňské lince. Taky to nejde. Loď najednou skočí z vlny a hrnec je nárazem katapultován i z výkyvně zavěšeného sporáku a padá na zem. Polévku dnes vzdávám a беру za vděk salámem a chlebem. Střídavě vycházím na palubu obhlédnout obzor, zda není nebezpečí srážky s jinou lodí, okem prohlédnout plachty a zase se jdu ohrát dovnitř, kde střídavě klímám v sedě u navigačního stolku. V pět hodin ráno mě probudí nezvyklý pohyb lodi. Loď pluje najednou opačným kurzem. Utrhl se jeden gumicuk Burlaka a kormidlo se přetočilo. Beru to jako znamení k zastavení. Plout proti vlnám a větru už bylo docela utrpení. Vítr v nárazech fouká 42 uzlů. Jsem prakticky na místě, kam jsem měl podle své strategie doplout v pondělí v poledne a zde se dočkat změny větru. Dávám loď do driftu. Vše se najednou prudce zklidní, jako bych byl někde v trochu rozvlněné zátoce na kotvě. Na tři hodiny usínám. Probouzím se za světla, vítr sviští 44 uzlů, kolem jsou vlny a vodní tříšť, letící nad hladinou. 11. den plavby odpoledne vítr slábne a stáčí se z jihu. Grib se nemýlí. Dávám se do sušení věcí, na chvíli vysvitlo i Slunce a neprší. Vytírám podlahy v lodi, aby nebyly slané, jsou totiž extrémně kluzké. V 15 hodin rozvíjím celou genou a na zadoboční vítr vyrážím plánovaným kurzem 90 stupňů.

Úterý je opravdu spíše takový opalovací den. Fouká zadoboční vítr o síle 8 až 11 uzlů. Loď se plouží hlemýždím tempem 2-3 uzle. Tím se mi rozpadá naplánovaná strategie další trasy. Nezbyvá než trimovat plachty a dosahovat alespoň rozumnou rychlost i za cenu odchylky z kurzu více k jihu, kde je šance na trochu silnější vítr, než tu téměř stát v bezvětří. Klidný den využívám k mnoha technickým pracím. Užívám si tento krásný den i k relaxaci, poslechu hudby a dívání se do nekonečných dálek vodní hladiny. Rozhostil se ve mně klid a spokojenost. K večeru při kontrole upluté vzdálenosti se objevuje pocit nervozity, že se vleču příliš pomalu, a že nebude platit má promyšlená strategie na dalších 5 dní, když jsem podle včerejšího modelu naplánoval trasu tak, abych se vyhnul oblastem s extrémně silnými větry a přitom mne hnal optimální vítr. Takto však získám zpoždění a dožene mne další frontální přechod se silným větrem. A právě uvědomit si tyto pocity tak silně a vidět, že za nimi se skrývá ta připoutanost k plánu, který si logicky vytvoříme na základě nějakých znalostí a informací, je jedna z velmi cenných věcí, kterou mi tato plavba dává. Vnímám ten vnitřní zápas s tím, když okolnosti, které neovlivníme, náš plán mění. To je model, který žijeme ve svých životech mnohdy zcela nevědomě a vytváří v nás nepříjemné emoce, aniž bychom leckdy byli schopni určit, kde se ty emoce vzaly.

Večer se dále ploužím rychlostí 2 uzle na zadní vánek, který slábne k už jen 8 uzlům. Rozhoduji se, že si poprvé na této etapě pustím film. Když už se nachystám v salonu ke sledování filmu, salón ozáří záblesk. Z jihu se blíží mraky s blesky. Tak z filmu asi nic nebude. Jdu na palubu a pozoruji vývoj situace. Přemýšlím, jestli se dostanu do bouřky. Blesků přibývá. Naštěstí většina přeskoků je vodorovně mezi mraky. Tu a tam však i nějaký blesk práskne do hladiny. Pokud by loď byla zasažena bleskem do stěžně je pravděpodobné, že by byla poškozena většina elektronických přístrojů. Proto беру roli alobalu a jednotlivě balím jako svačinu ruční GPS, ruční radiostanici, satelitní telefon a zálohovací harddisk, na kterém mám fotky a videa z plavby. Dokonalý kovový obal vytvoří pro zabalený přístroj Faradayovu klec a vyloučí možnost indukovaného napětí v citlivých obvodech.

V noci ze středy na čtvrtek 13. den přichází očekávaný zadní vítr. Zase dosahuji úžasné rychlosti 7 uzlů. Míle ubíhají a vlny rostou. Gumicukový autopilot Burlak však kormidlování na zadní kurz nezvládá. Nedaří se mi loď vytrimovat spolu s předpětím gumicuků tak, aby se loď při sjezdu z vlny nestočila bokem k vlnám. Elektronický autopilot to zvládá lépe, ale s obtížemi. Předpověď očekává po následujících 30 hodin vítr do 40 uzlů a vlny až 7 metrů vysoké. Obávám se, že sjíždět tyto vlny autopilot již nedokáže. Vypadá to, že budu muset 30 hodin strávit u kormidla, bez možnosti si od něj odskočit. To je dost neradostná představa. Samozřejmě existuje i možnost loď zastavit do driftu, případně vypustit mořskou padákovou kotvu a počkat až vlny přejdou. To udělám až v případě, že nebudu mít fyzické síly k dalšímu postupu. Vzhledem k tomu, že tento vítr je pro další dny jediný



významný vítr v mém směru, chci tuto část maximálně využít ke svému pohybu k cíli. A tak si jdu chystat k ruce nápoje a potraviny, které mohu jíst bez další úpravy. Především polévky z Express menu, dají se sníst i studené, sladkosti a dvě ampule s energy gelem ukládám do odkládací schránky na palubě. Dále připravuji dvě termosky horké kávy.



Je krátce po půlnoci, když za zádí spatřím v dálce světla přibližující se lodi. Podle toho, že vidím její červené i zelené navigační světlo, jede přímo na mne. Za deset minut loď viditelně změnila kurs, tak o mně patrně ví. Už vidím jen její zelené světlo, mine mne po mém levoboku. Krátce nato mne loď volá VHF rádiem a ptá se, zda jsem v pořádku. Potvrzuji, že vše je OK a já jsem tímto zájmem potěšen. Operátor konstatuje, že jsem velmi daleko od pevniny. Odpovídám, že pluji z Bermud na Azory. Také po 16 dnech slyším jiný lidský hlas než svůj, když si tady sám pro sebe povídám, co je potřeba udělat.



Sobotní ráno začíná drsně. Ještě před východem Slunce slyším, jak zesiluje vítr a začíná pršet. Vybíhám na palubu refovat plachtu. Dřív než se mi podaří nasadit kliku do vinšny a rolovat genou, dostává plachta náraz větrem 45 uzlů. Plachta sebou ve větru divoce zmítá a já mám co dělat, abych silou otočil klikou a plachtu naroloval. Hlavně, že plachta vydržela a neroztrhla se či nevytrhla celý rolfok, o který jsem měl vážné obavy, když jsem viděl jak vibruje v nárazech větru. Ještě jsem ani nedotáhl otěž zrefované plachty a přichází dešťová smršť a vodní tříšť, strhávaná silným větrem z hřebenů vln. Plachty konečně nastaveny, já dokonale mokrá, žádná membrána v oblečení tu vodu pod tlakem větru nezadržela a vítr se ztišil k 30 uzlům a v klidu vychází Slunce. Před polednem se vítr drží na 35 uzlech, ale vlny se dále vyvíjejí do výšky. Aktuální předpověď pro místo kde jsem, uvádí vlny 6,5 metru vysoké. Také autopilot naznačil, že končí. Každou chvíli se stočila loď díky vlně do návětrí a autopilot to už nebyl schopen srovnat. To jsem okamžitě vždy popadl kormidlo a srovnal loď sám. Teď se však jdu teple a pokud možno voděodolně obléci, protože mnoho hodin nebudu moci kormidlo pustit z rukou. Vítr už zůstává na své síle, pokud do toho nepočítám několik dalších dešťových přeháněk, jako byla ta ranní. Od kormidla jsem se nemohl vzdát dalších 19 hodin. Skončil den, přešla noc a přišlo nedělní ráno. Už zápasím s extrémní únavou, s mikrospánky, usínám u kormidla. Celé tělo a především záda bolí. Po východu Slunce vítr klesá na 28 uzlů. V 7:50 zapínám autopilota s gumicukovým vylepšením. Zdá se, že s obtížemi, ale pojede. Jdu si uvařit horký čaj, něco sníst a dát si takový spánek v sedě v plné pohotovosti s kontrolními výhledy před loď. Když však zalévám čaj v termosce, loď se prudce nahne na druhou stranu a už tak zůstane.

Okamžitě cítím, že se stalo něco špatného. Utíkám ke kormidlu a vracím loď na kurz.

Zapínám znovu autopilota ale nic se neděje, kormidlo se volně protáčí kam chce. Driver se porouchal. Ustavuji loď do driftu. Nezbyvá nic jiného, než na zmítající se lodi se pokusit o opravu driveru. Silně si uvědomuji, že musím být velmi pozorný, nic nesmím volně položit či upustit, aby to nespláchla vlna do moře. Stahuji kormidelní kolo z hřídele, pečlivě do připraveného plastového boxu ukládám upevňovací matici a pero z drážky hřídele. Každý šroub a každou součástku přitom postupně ukládám do plastového boxu, který pak spolu s driverem беру dovnitř lodi. Kormidelní kolo zůstává na palubě, avšak pevně uvázáno lanem. Rozeberu driver a vidím, že praskl ozubený řemen. Zaraduju se, neboť mám náhradní řemen k autopilotu. Beru ze skříňky s náhradními díly nový řemen a zjišťuji, že má jiné rozměry. Je kratší! Nelze ho použít. Dodavatel udělal patrně chybu a já jsem úplně v prdeli.

Přichází chmurné myšlenky. Představa o nonstop kormidlování až do konce plavby, když už teď jsem unavený a nevyspalý, je příšerná. Jediná naděje je, že se změní vítr na boční a já budu moci použít Burlaka a trochu si odpočinout a uvařit jídlo. Změna větru však následující 3 dny není očekávána. Hlavou mi běsní myšlenky, přidává se vztek. Tak si tady aspoň mohu svobodně zařvat do vln na oceánu. Vrací se racionální myšlení. Musím pokračovat vpřed, dokud to fyzicky vydržím, abych využil tento silný vítr k přibližování se k Azorským ostrovům, vzdáleným v tu chvíli 570 mil. Včerejší optimistický plán nad modelem větrů vycházel z toho, že do úterý upluji 300 mil. Pokud se mi to nepodaří, tak se dostanu do bezvětří, ve kterém uvíznu na jeden až dva dny. Pak se sice rozfouká ale přesně od Azorů ke mně. To by znamenalo křížování proti větru a další zpomalení postupu. Rozhodnutí je jasné, teď plout co nejdál a co nejrychleji. Připravuji si box se čtyřmi namazanými krajíci chleba sýrem a termosku čaje ke kormidlu.

V 9:22 je kormidlo zpět přišroubováno na hřídeli, stojím u něj a rozjíždím loď, odpočinek se nekonal. Kormidluji a neustále přemýšlím, jak situaci co nejlépe řešit. Je jasné, že bez odpočinku, jídla a vykonávání tělesných potřeb není možné stát u kormidla dalších 6 dní. V tuto chvíli nelze kormidlo pustit z ruky na déle než pět až deset vteřin, protože proudy ve vlnách silně a prudce stáčí loď. Pluji na čistý zadní vítr a odchylka od kurzu má za následek přeběhnutí přední plachty na druhou stranu, což je doprovázeno silným prásknutím, které při takto silném větru může snadno způsobit roztržení plachty nebo poškození rolfoku. I má rostoucí nepozornost, způsobená narůstající únavou, občas vede k chybě při kormidlování a plachta práskne. Stále se nemohu smířit s myšlenkou, že už nemám autopilota. Vše bude hodně obtížné, je to jako plout ve dvou a najednou o toho druhého přijít. Autopilot mi podržel kurz proti větru, když jsem potřeboval vytáhnout nebo skasat hlavní plachtu. Kormidloval, abych si mohl uvařit jídlo nebo si odpočinout. Teď to tak není. Nemohu se jít ani vymočit. Budu muset stanovit jasný řád. Plout 5 hodin, pak dát loď do driftu, vykonat všechny potřeby, najíst se za 1 hodinu a plout dalších 5 hodin, pak opět 1 hodina driftu na jídlo a vše ostatní a zase 5 hodin za kormidlem. Zbyde 6 hodin na spánek v driftu. Pokud budu mít protivítr, tak při driftu ještě zase něco spluji zpět, co jsem pracně naplul. Z aktivních 24 hodin plavby se denní čas plavby zkracuje na 15 hodin. To při průměru 100 mil denně znamená denní průměr 62 mil. Doba plavby k Azorům ze včerejšího odhadu 6 dní se prodlouží na minimálně 10 dní v tomto náročném režimu. Z těchto výpočtů radost nemám. Bojuji s radikální změnou skutečnosti proti původnímu plánu. Nezbyvá však než se tomu odevzdat, zde opravdu jiné řešení neexistuje. Tak kormidluji dále a zkouším různě dlouhými a různě silnými gumicuky ladit různá předpětí na kormidelní kolo, jestli se mi nakonec nepodaří dokázat nastavit Burlaka na kormidlování při zadním větru. Vítr odpoledne slábne už pod 30 uzlů, ale vlny zůstávají. Jak vlnám slábne vítr, začínají jim přepadávat hřebeny. Nahromaděná energie vlny se musí nějak spotřebovat. Právě zalomení vlny a přepadnutí horní části vlny odevzdá část energie v turbulentním proudění do zpěněné vody. To je důvod, proč k většině převrácení lodí vlnou dochází v okamžiku, kdy je bouře na ústupu. Tak je paluba často omyta nějakou vlnou, co se blízko mne zalomila a částečně dopadla na loď. Docela to vítám, protože kormidlo nemohu pustit z rukou a močit mohu jen zde u kormidla na palubu. Alespoň se to hned spláchne.



Po několika hodinách mám vyladěný systém gumicuků, který mi umožní až půl minuty pustit kormidlo z ruky. To je úleva. Mohu si na skok podat něco k jídlu a pití. Pluji dál a dál, nicméně úvahy se vrací k autopilotovi. Přemýšlím jestli bych přece jen nebyl zde schopen něco zkonstruovat. Nějak použít motorek z původního driveru k otáčení kormidla, třeba alespoň v omezené míře, bez řemenu za pomoci lanek, těch tu mám spousty. Nebo vyrobit menší řemenici stočením kovového pásu, abych mohl použít ten kratší řemen. Na druhou stranu teď je vítr a není dobré ztrácet čas, nehledě k tomu, že v šestimetrových vlnách, které se právě zalamují nic technického dělat moc nepůjde. Je noc, 22:44, a únava je už nepříjemná. Uplul jsem dnes 70 mil, tak to není špatné. Zastavuji loď do driftu. Dobrá zpráva je, že v driftu splouvám rychlostí 1,5 uzle směrem k Azorům. Jdu do salónu a i přes únavu si znovu prohlížím nefunkční driver. Zjišťuji, že i velká řemenice je v něm prasklá. Driver už nebude mít smysl opravovat, proto, i když ho nevratně upravím, nic se nestane, protože stejně až dopluji, budu muset záležitost s autopilotem vyřešit nějak zásadně lépe. Napadá mne, že zde mám náhradní řemen k alternátoru lodního motoru. Řemen je sice silný a méně ohebný, ale pokud vymyslím, jak z toho, co na lodi najdu a zbytků driveru zkonstruovat něco, co s využitím tohoto řemenu a elektromotorku z původního driveru bude otáčet kormidlem, tak mám vyhráno. Ve 23:00 uléhám s touto myšlenkou, abych si dopřál dlouhý spánek, který už velmi potřebuji. Noc není nijak klidná, vlny venku řadí a mne to v kajutě převaluje od stěny ke stěně. Usnul jsem tvrdě a spal až do 6:50.

Vstávám s myšlenkou zkusit zkonstruovat vlastní driver. Opět se mi vrací vzpomínka na film Apolo 13, ale tam měli na zemi celý tým inženýrů, který hledal řešení. Já si zde musím najít řešení sám. Snídani odbydu velmi rychle kávou a sušenkami Koka. Mechaniku původního driveru jsem musel rozřezat pilkou. Získávám tak díl s elektromotorkem a hnacím ozubeným kolem pro ozubený řemen. Řemen z alternátoru má sice také zuby, ale ty nejsou určeny k záběru, jsou z pryže a mají mírně jinou rozteč než je třeba. Nic jiného není a pokud to vydrží 500 mil, tak to účel splní. Další beru ze zásob různé hliníkové profily a pásovinu, kterou zde mám právě pro drobné konstrukční práce. Prasklou řemenici z driveru opravuji prošroubováním a zpevněním hliníkovým páskem. Po necelých 6ti hodinách, kdy při práci jsem otloukán všemi zdmi rozhoupané lodi, mám vyrobeno něco, co by mělo sloužit jako driver u kormidla. Pokud to nebude fungovat, tak jsem ztratil za tu dobu 25 mil z trasy. V případě, že můj driver fungovat bude, získám za první den 40 mil navíc proti plánu s ručním řízením. To ten pokus přeci stojí za to. Ještě musím prodloužit kabel k elektromotorku, neboť je teď motorek umístěn jinde. Beru do ruky páječku a letuji kabelové spoje. Zbývá mi poslední spoj a páječka přestane hřát. Navíc je třeba opravit páječku. Závada je ve zlomené přívodní šňůře, kterou bez druhé páječky nevyměním. Řešením je nuž, zkrácení šňůry, místo pájení zkroucení vodičů a izolace páskou. Páječka už zase hřeje a já dodělávám prodloužení kabelu od autopilota. Zapínám autopilota a on točí kormidlem. Hurá, vypadá to nadějně.





Pondělí 12:36 vyplouvám s novým driverem. Funguje skvěle. Jen aby vydržel. Den je nádherný, ne proto, že svítí Slunce a je opravdu krásně a kolem lodi mi dnes skáčou delfíni, ale zmocňuje se mne nepopsatelná radost a euforie z toho, že jsem našel řešení. Autopilot dokonale kormidluje a já si při tom mohu jít vařit oběd.

Středa, 19. den na oceánu. Loď skáče po vlnách a s velkými nárazy se mezi nimi propadá do údolí. Vyrobený provizorní driver má už za sebou úspěšně 200 mil kormidlování a vůbec nevypadá unaveně. A jak mi dnes dobře držel loď proti větru abych mohl vytáhnout na stěžeň hlavní plachtu. Znovu prožívám radost z tohoto řešení a uvědomuji si, jak nedocenitelný je autopilot při sólové plavbě. Loď pod plachtami s autopilotem uhaní sama. Taky si uvědomuji, jaký jsem řekl nesmysl, když jsem před dvěma měsíci na otázku, co když se při sólové plavbě porouchá autopilot odpověděl, tak popluji ručně. Ano, ono by mi nic jiného nezbylo, ale teď, když jsem to na chvíli okusil, tak vím, že jsem si nedokázal představit, jak nesmírně náročné by to bylo. Teď už bych s takovou lehkostí neřekl, že přepluji sám Atlantik bez autopilota ručně.



Čtvrtek, 20. den plavby je zcela frustrující. Vítr se dále stočil a fouká přesně ze směru, kterým potřebuji plout. Křížuji proti větru a ačkoli jsem naplul 100 mil, k cíli jsem se přiblížil

jen o 24 mil.

Pátek 29.4.2016 - v poledne se mi již daří plout ostře proti větru čistý sever. To je z mé pozice výhodnější, než jihovýchodní kurz, kdy bych se k cíli už nepřibližoval. Snad nastává mnou velmi očekávaná změna směru větru. Vyrobený driver autopilota má už za sebou 400 mil a stále vypadá, že je v dobrém stavu. V noci z pátku na sobotu se vítr dále stáčí a můj kurz teď téměř míří na ostrov Faial. Noc je jasná, Měsíc v těchto dnech vychází až ráno, tak je pořádná tma. Pozorovat hladinu před lodí nemá smysl, protože v té tmě není vidět ani ta hladina. Stačí v pravidelných intervalech prohlédnout okolí, zda zde neplují nějaké lodě, které jsou vidět jen díky jejich navigačním světlům. Zato je obloha plná hvězd. K romantickému pohledu vzhůru mne to však moc neláká, protože ve větru 20 uzlů při teplotě 14°C je mi docela chladno. Ještě jsem neodvykl teplotám z Karibiku. Tak raději sedím v salonu a sleduji film, abych neusnul. Hodinové intervaly buzení jsem absolutně nevnímal a probouzím se až po 5 ti hodinách spánku. Loď s autopilotem drží optimální kurz k větru a za tu dobu, co jsem spal, se přiblížila k cíli o 24 mil.

Sobotní ráno 10 hodin, vzdálenost k ostrovu Faial je už jen 80 mil. To znamená, že dnes bude poslední noc na moři a v neděli ráno bych mohl přijíždět do přístavu v Hortě. Je nádherný slunečný den. Voda má krásnou hluboce modrou barvu. Fouká vítr kolem 15 uzlů bez poryvů a loď, sice proti vlnám, ale krásně uhání ostře proti větru.

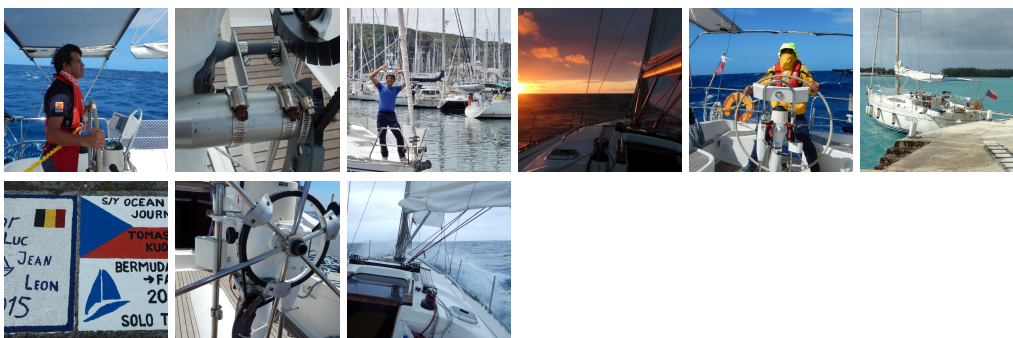
Noc ze soboty na neděli je jasná, nebe skýtá mimořádně nádherný pohled na hvězdy a mlhoviny. Vítr slábne k 10 uzlům a má rychlost klesá na 3,5 uzle, jakoby příroda věděla, že chci do přístavu připlouvat až za světla. Ve dvě hodiny ráno mne od ostrova dělí vzdálenost 15 mil a já vidím už světla z města. Zmocňuje se mne zvláštní pocit, najednou ta neuvěřitelně dlouhá cesta je na svém konci. Už jsem se zde dostal do takové bezčasovosti, že najednou je pro mne vlastně nezvyklé, že plavba končí. Je to už 24 dní, co jsem opustil pevninu na Bermudách a putoval oceánem k Azorům, a teď se najednou cítím tak trochu zaskočen pevninou. Cítím, že ten pocit je z toho, že mi končí nutnost neustálé pozornosti k meteorologické situaci a ke každému detailu, který jsem dělal. K tomu, že nemusím být stále ve střehu, díky čemuž jsem však možná doplnil bez újmy na zdraví a bez poškození plachet a takeláže. I to zklidnění větru a moře mi dává prostor se zde zastavit, a tak meditativně se rozloučit s touto cestou, která mi hodně dala a uvědomit si vše, co jsem prožil, než to bude přehlušeno manévry v přístavu, vyřizováním vstupních formalit a pracemi před opuštěním lodi a cestou zpět domů. Ve tři ráno opět vycházím na palubu a dlouho se dívám na hvězdy, na pomalu se přibližující světla na ostrově a na klidnou vodní hladinu lesknoucí se odrazem milionu hvězd. Ty největší dary, které na takové cestě dostaneme, jsou však nesdělitelné. Jsou to prožitky, pro které nemáme slov. Slova mohou jen vzdáleně popsat to, co jsem zde zažil a ještě velmi záleží na posluchači či čtenáři, co si vlastně za těmi slovy představí. Podstatné je, že to byla má cesta za poznáním, které je určeno mně a proto tu slova nejsou podstatná. Chcete-li se poznat a hluboce si porozumět, „vemte“ si tuto cestu jen jako inspiraci a vydejte se na cestu vlastní, která bude taková, že vás přivede k opravdovému vnímání přítomnosti a sama sebe. Já se vracím jiný, než když jsem vyplouval. Daleko víc spojen se sebou, s radostí z bytí a s důvěrou sám v sebe. Tento prožitek už ve mně zůstane navždy uložen a cítím, že jen dále prohloubí mou radost v životě a spojení se vším co mne obklopuje.

A jak je známo, že každá cesta začíná snem, tak i tato začala mým snem. Tato cesta je pro mne uskutečněním mého dětského snu, kdy jsem obdivoval jednotlivce, kteří přepluli sami oceán nebo překonali poušť či něco podobného. Na celý život ve mně byla zakódována touha něco podobného zkusit a utkat se i s obtížemi, které se na té cestě vyskytnou.





Neděle 1.5.2016, už začíná svítat. Jsem několik mil od ostrova Faial. Vytahuji na stěžeň žlutou vlajku a zdvořilostní portugalskou vlajku. Startuji motor, balím plachty a připravuji si na boky lodi fendry a lana pro přistání. Mířím do přístavu v Hortě. Ostrov Faial je z větší části ukryt v nízké oblačnosti. Je zataženo a zkrápí mne dešťové přeháňky. Vypínám autopilota, to teď chce chvíli času. Vyrobený driver je třeba uvolnit ze záběru odvázním lanka, které napínalo řemen, a uvolněný řemen sundat z řemenice. Teď teprve je kormidlo volné a já mohu ručně řídit. Vjíždím mezi přístavní majáky a volám vysílačkou „Horta da marina“ pro instrukce k přistání. Vyřazuji na neutrál a s lany z příďe a ze zádě v ruce přeskažuji z boku na vedlejší loď, ke které se mám vyvázat. Utíkám rychle uvázat si k ní svoji zád' a pak hned příď. Podařilo se. Dále už v klidu doplňuji další vyvazovací lana pro springy a dlouhá silná lana z příďe a zádě napínám na břeh. Teď je tedy opravdu konec mé sólové plavby, která trvala 24 dní a uplul jsem 2400 mil. Odpoledne se jdu trochu rozhlédnout po městě Horta. Večer uléhám ke spánku, který k mému překvapení trval 16 hodin. Dny zbývající do odletu domů věnuji práci na údržbě lodi. Po čtyřech měsících, strávených na lodi, je práce opravdu dost. Poslední den před odletem naplňuji místní tradici tím, že na zem v přístavu maluji obrázek, zachycující informaci o mé plavbě, který zde bude dlouhá léta připomínat tuto pro mne velmi významnou sólovou etapu.



— DÁLE JSME NAPSALI —