



JEN PLACHTY VÁS DOVEDOU DO CÍLE

Tomáš Kúdela je jedním z těch, kteří se po výzvě redakce rozhodli podělit se s ostatními čtenáři o své zkušenosti a zážitky. V Yachting revue 03/2014 vás seznámil se svou plavbou Tyrhénským mořem. Pak jsme se potkali osobně a zde je jeho výpověď o neméně zajímavé plavbě.

Text: Tomáš Kúdela | Foto: autor

Naplánovali jsme si přeplavbu z Kanárských ostrovů, konkrétně z Tenerife na Kapverdské ostrovy. Plavba měla trvat čtyři týdny a naplánovali jsme ji na přelomu roku, aby byla dostupnější pro lidi, kteří čerpají dovolenou. Vánoce a Nový rok jsme oslavili na otevřeném moři. Vypůjčili jsme si loď z charteru, Bavarii 44. Nebyla zrovna nejmladší, protože v tom charteru už jezdila asi desátým rokem, což sice bylo příznivé v ceně za pronájem, méně ale už v jejím stavu.

Bohužel nám to přineslo velké problémy, které nás později během plavby postihly.

PŘEBÍRÁNÍ LODĚ

Návod, jak vše při přebírání kontrolovat, není vůbec jednoduchý, protože věcí nutných ke kontrole je opravdu hodně. Samozřejmě, některé závady jsou při zběžné kontrole těžko odhalitelné. Já vždy kontroluji prostory pod podlážkami v lodi, jestli se tam někde neroší voda nebo nezatéká. Je důležité kontrolovat hlavně kolem šroubů, které drží kýl. Pokud se tam objevuje voda, znamená to, že někdo z předchozích nájemců

narazil patrně někde kýlem o skalisko. Loď pak může během plavby nabírat vodu. Samozřejmě problém je to na otevřeném moři, kdy máte týden plavby k pevnině. Po plavbě na Kapverdy velmi důrazně doporučuji kontrolovat stav plachet a to, jak hlavní plachta drží ve stěžni, v jakém stavu jsou jezdcé a šekly na těch jezdcích.

Při dlouhých trasách vám totiž charterová společnost negarantuje, že vám při plavbě pomůže. Naopak říká, že není schopná vám v případě problémů pomoci. Ovšem na druhou stranu chce vrátit loď v termínu, jinak vám naučtuje



penále. Takže nechává všechno na vás. Dnes už bych se snažil s charterovou společností domluvit na tom, že nechá v lodi zabalenou náhradní plachtu s tím, že ji použijeme jen v případě nutnosti. Často v lodích také nebývá souprava na opravu plachet, nebo když tam je, chybí pro změnu materiál. Doporučuji proto soupravu koupit a vozit si raději vlastní, včetně nějaké té plachtoviny na záplaty. Já osobně mám celý batoh technických věcí včetně nářadí a plynové páječky na letování v elektroinstalaci.

A JSME NA VODĚ

Vypluli jsme z maríny Santa Cruz. První den plavby jsme hned zažili překvapení. Bavarie byla u záchodu vybavená fekálním tankem, který se používá v přístavech, aby se tam neznečišťovalo moře. Hned první den se tank na naší lodi zdál přeplněný a nešel vypustit do moře. Patrně ho totiž někdo z předchozích klientů ucpal nadbytečným množstvím papíru. Tím pádem jsme celou cestu na Kapverdy museli používat druhou toaletu. Samozřejmě to vrhlo obrovský stín pochybností na kontrolu lodi charterovkou. Byli jsme ale ještě v dosahu signálu, takže jsem zavolal pronajímající společnosti, co se nám stalo. Jejich reakce byla, že jsme to sami ucpali a přeplnili, což ale samozřejmě po necelém dni používání ani moc nejde.

Nakonec ale plout s porouchaným záchodem je možné, takže jsme se nevraceli a pluli jsme dál hnaní zadobočným větrem pasátu. Vítr o rychlosti 20 uzlů nás hnál jižním směrem ke Kapverdským ostrovům. Během plavby se nám dále děly drobné nehody. Například jídelní stůl se vytrhl z podlahy, protože na vrutech, kterými je připevněný k podlaze, byly stržené závity a někde byla i hniloba. Bohužel byla na naší Bavarii i nedoléhající těsnění v oknech. Vzhledem k tomu, že pasát vytváří na moři větší vlny, najede někdy loď přídí do masy vody

a po palubě se převalí vlna. Je pak nepříjemné, pokud do postelí nedoléhajícím těsněním nateče voda.

VÁNOCE

Na Štědrý den, což byl osmý den plavby, jsme dopluli na ostrov Sao Vicente, do města Mindelo, kde byla úplně nová marína. Vřele doporučuji vplouvat sem za dobré viditelnosti, nejlépe ve dne. Hned vedle plavební dráhy je totiž vykukující vrak lodi, který není nijak označený a ani osvětlený. Marína je ale kvalitní, je zabezpečená, je tady nonstop ostraha, vchod do maríny je pouze >>>



na bezkontaktní čip. Oproti chorvatským marínám je tady cena asi třetinová. Další den jsme pak strávili výletem po ostrově, kdy jsme si pronajali taxi a ostrov projeli. Druhý den jsme se trajektem dopravili i na sousední ostrov Sao Antao. Není tady přístav, tak bychom museli stát na kotvě, což by posádku rozdělilo na dvě části, neboť není bezpečné nechat zakotvenou loď bez hlídky. I tady jsme si půjčili auto a podívali se po ostrově. Obecně bych doporučil k poznání ty ostrůvky, které nemají letiště a nejsou tolik postižené turistickým ruchem. Právě Sao Antao nemá letiště a ani marínu, takže je poměrně nedotčené. Ceny za půjčení taxi byly navíc příznivé, takže jsme projždili celý ostrov. Je ale nutné být tady ve střehu a nenechávat nic bez dozoru. Je to přece jen Afrika. Slyšel jsem o různých případech, kdy byla cestovatelům vykradena loď. Místní obyvatelé ji tady úmyslně nechají ztroskotat a až moře vyvrhne vrak, rozeberou si věci. Loď na kotvě prostě musí mít hlídku.

Spíš než památky je to příroda a způsob života místních lidí, co stojí za vidění. Sao Vincente je poměrně suchý ostrov. My jsme měli to „štěstí“, že jsme tam zmokli. Jsou to ale srážky trvající pár vteřin. Vedlejší ostrov je zajímavý díky sopečnému kráteru, kde je hodně úrodné půdy. Daří se tady i vegetaci a lidé na něm pěstují různé rostliny. Také tady víc prší. Oba ostrovy

jsou od sebe vzdálené asi jen pět mil, ale každý má jiné klima.

TRHÁ SE PLACHTA

Po návštěvě Sao Antao a Sao Vincente jsme měli ještě pět dní cestovat po dalších ostrůvcích a poznávat je. V úžině mezi ostrovy dochází ke zvyšování rychlosti větru. Pokud pasát vane třeba rychlostí 20 uzlů, pak v úžině mezi ostrovy je to až 30 uzlů. V době našeho proplouvání k dalším ostrovům vítr ale nijak enormní nebyl, přesto došlo k zásadní poruše. Chtěli jsme využít boční vítr, a začali jsme proto vytahovat plachty. Najednou jsem si ale všiml, že přední lem hlavní plachty a jeho uchycení do stěžně pomocí šeklů není úplně v pořádku. Spodní šekl se nám rozeplnul. Byly tady totiž použité plastové šekly, které jsou jen scvaknuté kleštěmi. Pomocí stahovacích pásek jsme chtěli uvolněný šekl zajistit. Asi minutu nato povolil šekl nad tím. Než jsme ho stihli zajistit další páskou, rozeplnul se i šekl nad ním. V tu chvíli už vzniklo na plachtě břicho a tah na ostatní šekly se rapidně zvýšil. Vzápětí praskly stahovací pásky na tom prvním. Dal jsem proto hned pokyn stáhnout hlavní plachtu, ale než jsme se vůbec stihli zvednout, tak se všechny šekly jako zip rozevřely až nahoru. Celý přední lem plachty se odpojil od stěžně a plachta tak zůstala uvázaná jenom na výtahu hlavní plachty. Tím, jak byla uchycená jen



na dvou místech a začala flatrovat, se plachta na dvou místech zcela roztrhla. Hned jsme ji stáhli a na motor zajeli zpátky do přístavu. Pak začalo dobrodružství, jak vyřešit tenhle problém.

Náhradní plachtu jsme neměli, charterová společnost po nás chtěla návrat v domluveném termínu, ale pomoci nám nemohla. Hned pak měla naplánovaného klienta, takže hrozilo penále. V tu chvíli jsem začal v maríně řešit, jestli je někde dílna či firma zabývající se opravami a šitím plachet. Bohužel nic takového tam nebylo. Naše zásoby materiálu na přeplátování ale nestačily a ručně plachtu prošíť taky možné nebylo. Odpoledne naštěstí přišel kapitán maríny, který plachty doma spravoval. Když naši potrhanou plachtu viděl, řekl asi třikrát „shit“, pak slíbil, že





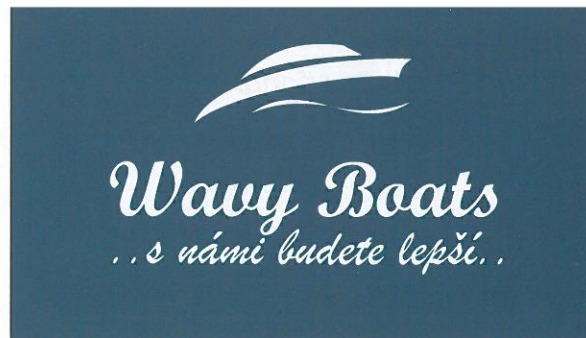
se s ní pokusí něco udělat, nacpal ji do malého autíčka a na dva dny zmizel. Docela jsem se bál, jestli se ten chlapík ještě objeví a kolik si za opravu řekne.

OPRAVA PLACHTY

To čekání bylo docela napínavé. Čas jsme si tak krátili výlety po okolí. Po dvou dnech se kapitán objevil a plachtu dovezl podle svých možností spravenou. Sám připustil, že to nebylo ideální. Dokonce při opravě zničil svůj šicí stroj, takže musel opravovat u známého. Lanko zašité v předním lemu, které plachtu zpevňuje, bylo navíc taky přetřžené. To ale nedokázali vyměnit, takže se to snažili aspoň přeplátovat a prošívat. Když to shrnu, neměl jsem důvěru, že by plachta vydržela silnější vítr. Když jsem kapitánovi řekl, že se s tou vetšou plachtou hodláme vrátit na Tenerife proti pasátu, kdy musíme křížovat, tak sám řekl, že plachta nejspíš nevydrží. Protože nebyl se svojí prací spokojen, tak si za opravu nic neřekl. Chtěl jen 20 euro za materiál. Dali jsme mu ještě karton piva a několik lahví šampaňského.

My jsme pak zjistili, že kromě šeklů nevydržely ještě jezdce v drážce stěžně. V místním obchůdku neměli na Barii žádné součásti. Zase nám ale pomohl kapitán maríny, kdy nás vzal do své dílny. Dal nám několik jezdců, některé jsem musel upravit, protože do stěžně nešly a v drážce by neklouzaly. Co se týče šeklů, tak ty se daly koupit, ale byly dost drahé. Jeden stál 6 eur a my jich potřebovali třicet. Upřímně jsem neměl nejmenší chuť je věnovat charterové společnosti, takže jsem prošel město a našel v malém železářství desetkrát levnější.

Poruchou se nám změnil plán plavby. Museli jsme se hned začít vracet na Kanárské ostrovy. Nemohli jsme samozřejmě plout přímo, museli jsme křížovat proti pasátu. Zvolil jsem strategii jet pokud možno na jeden obrat, aby plachta co nejméně trpěla manipulací a nárazy větru při obrátce. Zvolili jsme severozápadní kurz. Tady je asi dobré podotknout, že posádka byla složená z lidí, kteří jeli na lodi vůbec poprvé. Musel jsem proto způsob plavby vymyslet tak, aby bylo co nejméně >>>



Corsiva 475 New Age



Coaster 600DC



SunCamper 30



Cobrey 33

prodej lodí
záruční a pozáruční servis
komplexní správa lodě

www.wboats.cz

možností, kde by mohli udělat chybu, která by už mohla být fatální. Jen na genu se vracet nejde, takže bychom museli hledat další řešení.

NÁVRAT NA KANÁRY

Foukal nám poměrně silný protivítr, kolem 35 uzlů, a zvedal na Atlantiku 4- až 5metrové vlny. První den jsem byl raději nonstop s posádkou u kormidla, abych je hlídal a korigoval je, aby dobře najížděli na vlny, abychom nedostali vlnu do boku a plachta co nejméně trpěla. Zvolili jsme severozápadní kurz.

Na internetu jsme měli mapu, která sledovala náš kurz, takže lidé, kteří viděli, že se odchylujeme, se asi lekli. Normálně má plavba k nejnižšímu ostrůvku Kanárů 700 námořních mil. My jsme ale urazili křížováním 1200 mil. Tato etapa nám trvala 12 dní a byla velmi dobrodružná. Druhý den, kdy jsem byl vzhůru už víc než 24 hodin, jsem vyčerpáním upadl do hlubokého spánku. Trochu jsem spoléhal na posádku. Spal jsem ale tak, abych v případě nutnosti hned viděl, co se děje u kormidla.

Najednou mě vzbudila hrozná rána, kdy jsem nad sebou neviděl strop lodi, ale bok a nade mnou se houpal vaříč. Scénář, co mi proběhl hlavou, byl, že jsme dostali do boku zalamující se vlnu, a to byla ta rána, co mě probudila. Měl jsem strach, že loď šla na bok, zlomil se stěžeň, který nás trvale nahýbá. Když jsem vyběhl, tak jsem zjistil, že stěžeň stojí a loď pluje. Z kormidelníka pak vypadlo, že se zapovídal a uhnul z kurzu, dostal se tak

bokem k vlně, která nás skutečně položila. Naštěstí plachta všechno vydržela. Prudký pohyb lodi ale vytrhl v salonu celou lavici, kde jsem spal. Proto jsem byl dezorientovaný. To bylo takové adrenalinové zpeštění a bylo naštěstí taky jediné. Po dvanácti dnech, kdy jsme nepotkali žádnou loď, jsme pak dorazili do přístavu.

ZÁVĚREM

Hlavně jsem se snažil být v klidu. Když posádka viděla, že kapitán je klidný, tak je celkem nenapadlo, že se něco vážného děje. Pro mě je poučení v tom, že se nesmíme vázat na to, jaký je plán. Dokud se loď nepotápí, tak o nic nejde. Maximálně by se nám stalo, že by nám uletělo letadlo. Nešlo ale o život ohrožující situaci. Ještě jsme měli genu, která by nám umožnila návrat na Kapverdy. Tato zkušenost mě dovedla i ke koupi vlastní lodě, o které jsem dlouho přemýšlel. Na dlouhých plavbách potom člověk není

omezený časem a nehrozí penále za pozdní vrácení lodi. Vlastní loď je pak samozřejmě v podstatně lepším stavu než loď vypůjčená. Koupil jsem si satelitní telefon, kterým lze kdykoli předat podrobnější zprávy než pouhé oznámení tísňe aktivací EPIRB nebo stiskem tlačítka HELP na Spotu. Další poznatkem je použití motoru: myslet si, že mě motor třeba z poloviční vzdálenosti někam doveze, je nesmysl. Padly tady moje představy o tom, jaká je spotřeba motoru na námořní míli při silném větru. Ty představy jsem odvozoval z toho, kolik motor spotřeboval za bezvětří, kdy jsem ho používal. Předpokládal jsem, že na 200 litrů uplují 400 mil. Odpor větru a vln byl ale tak veliký, že jsme na plný výkon motoru upluli na 200 litrů jen 60 mil. Za těchto podmínek je to jediné, co člověka může někam dopravit, vítr. Je nutné spoléhat na vlastní síly. Jen plachty jsou to, co vás na oceánské plavbě dovede do cíle.

www.tomaskudela.cz

