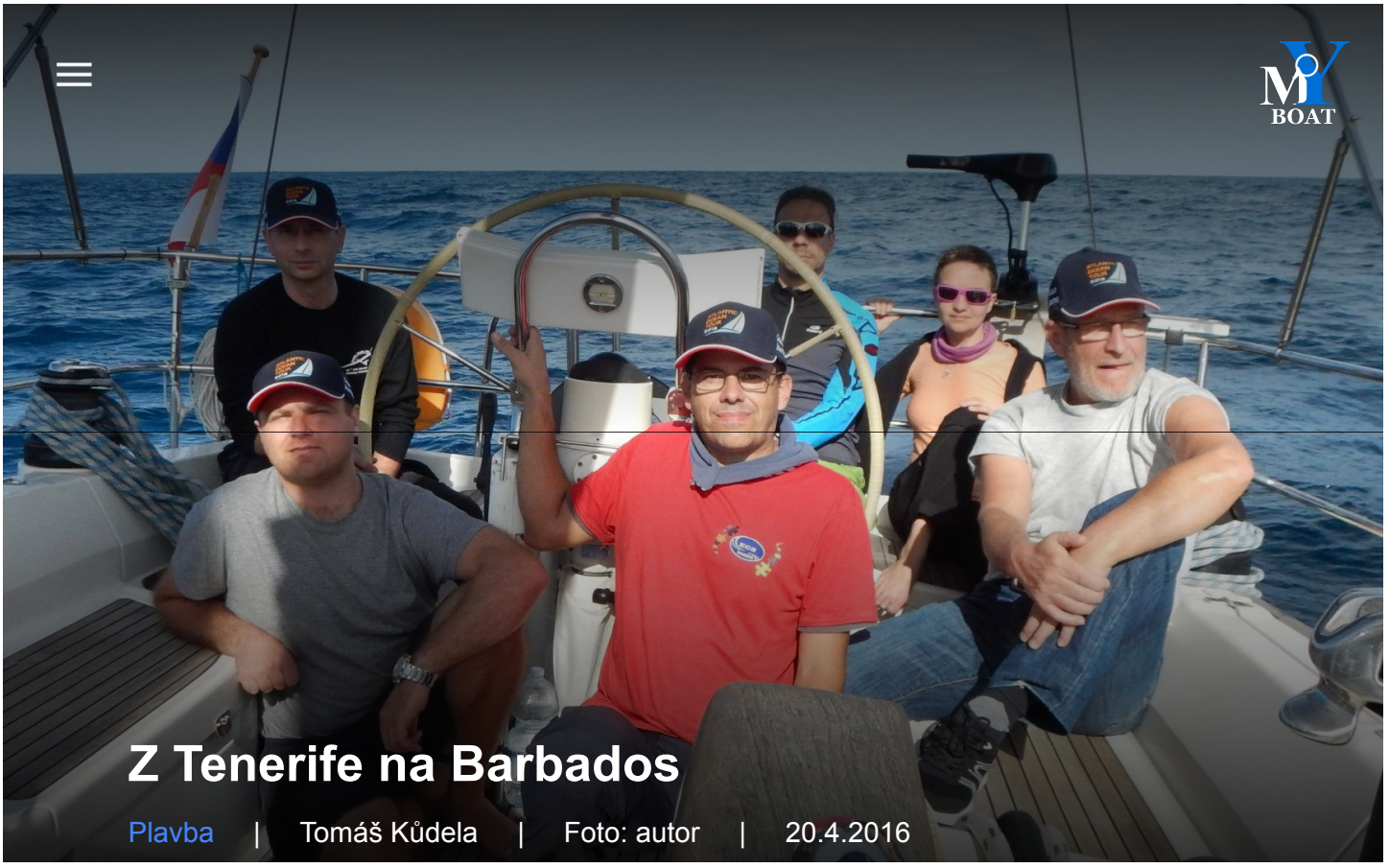


Z Tenerife na Barbados

Plavba | Tomáš Kůdela | Foto: autor | 20.4.2016

Čekání na vyplutí

Ve čtvrtek 7.1.2016 odlétám ke své lodi, která na mne čeká na Tenerife. Necítím však žádnou radost, a to si jedu realizovat svůj dávný sen – přeplout Atlantický oceán, a to hned dvakrát.

Nejdříve z Evropy do Karibiku a pak obráceně z Karibiku na Azorské ostrovy. Poslední 2 měsíce byly psychicky vyčerpávající. Řešil jsem opravu těsnění hřídele lodního šroubu. Mořská voda se dostávala do převodového oleje. A teď sedím v letadle a cítím v sobě prázdno, protože vím, že loď bude, až doletím, stále ještě na suchu a místo standardních příprav na měsíc dlouhou plavbu napříč Atlantikem mne čeká nepřijemné jednání se servisem. V pátek 8.1. se potkávám s dalšími 5 členy posádky a seznamuji je se skutečností, že opravy stále ještě nejsou hotové. Dle původního plánu jsme chtěli v neděli vyplouvat. Čas na dokončení opravy posádka tráví poznáváním Tenerife a já pracemi na lodi.

Vyplouváme

Nakonec se vyplutí posouvá až na čvrtek 14.1. Je však bezvětří a my začínáme na motor. Alespoň se pořádně vyzkouší opravená převodovka. Nefouká, volím tedy kurz mírně k Africe, abychom dříve chytili vítr. Subtropická bouře, která sílí západně od Kanárských ostrovů zde úplně zrušila obvyklý pasát. Poprvé také spouštím odsolovač Katadyn 40, který se však po produkci prvních 3 litrů porouchal. Příčinou byly nedostatečně dotažené šrouby z výroby. Oprava byla rychlá. Odpoledne konečně začíná slabý vánek a tak dáváme plachty. Plujeme rychlostí 2-3 uzle. K večeru přijde ke slovu opět motor. Cestou

nás doprovází hejna delfínů, kteří předvádí své skoky.

V pátek 15.1. ve tři hodiny v noci dáváme plné plachty a plujeme rychlostí 6 uzlů. Na Navtexu se dozvídáme, že subtropická bouře západně od nás dostala jméno Alex a stala se hurikánem. Dnes má přejít přes Azory k severu. Neuvěřitelné, hurikán na Atlantiku v lednu. Nám zase vítr slábne a stává se čistě zadním. Kasáme hlavní plachtu, genu podepřeme pněm a pokračujeme dál rychlostí 4 uzle. Odsolovač zatím pracuje dokonale. Další 2 dny je vítr stabilní. Zatím plujeme denním průměrem 125 mil, což je o 25 nm vice, než počítám v plánu trasy. Snad tedy doženeme 4 denní zpoždění. Stále bojuji s urputným kašlem, který mě doprovází od začátku roku. Včera se k němu přidala ještě horečka. Dnes se cítím o něco lépe a tak se pouštím do pečení bábovky. Nakonec jsme jí snědli místo večeře.Co se týká směn, tak běží zcela automaticky s minutovou přesností. Střídáme se po 3 hodinách po dvojicích. Pak má dvojice vždy 6 hodin volno. Plujeme zatím na autopilota, a tak se rozhoduji, že od zítra zařadím trénink na drsnější moře, kdy nebude možné autopilota použít.Oceán je klidný, již druhý den fouká stabilní vítr 15 uzlů. Loď ladně stoupá a klesá v táhlých oceánských vlnách. Je to nádhera. Vrací se mi ten krásný pocit z bytí na moři a plutí. Loď tiše nesená větrem, noční obloha posetá spoustami hvězd a jejich odlesky v nekonečné vodní hladině. V brázdě za lodí tisíce záblesků od světelkujících medůz a planktonu. Tu a tam na obloze zazáří stopa od padajícího meteoritu.

První etapa

Další dny běží dle stejného scénáře. Fouká pasát o rychlosti 16 až 24 uzlů. Stočil se na čistě zadní vítr a je těžké držet kurz k cíli, protože zezadu loď dohánějí dvoumetrové vlny. Proto držíme kurz o 15 stupňů více vlevo, aby vítr nefoukal přímo zezadu a kormidlování bylo snažší. Vařenítaké spontánně plyne. Směny jsem nezavedl, protože 2 členové posádky se stravují vegansky a zbytek posádky by jejich strava neuspokojila. Připravují si tedy stravu samostatně. Standardní kuchyně se tak ujímá Pavel, který již před vyplutím vypracoval seznam pro nákup potravin a dohlédl na uložení potravin do lodi. Další se pak přidají ku pomoci nebo někdy i sami se pustí do přípravy jídla.

Boj s mořskou nemocí

Pavel získal můj obdiv s jakou vytrvalostí se pustil do boje s mořskou nemocí. Hned první den se mu při vaření neudělalo dobře a tato nevolnost v útrobách lodi u něj přetrvávala i následující dny. I přesto ve vaření s občasným vyjítím na palubu či zalehnutím pokračoval, dokud činnost nedokončil. Jídla si pak dělil na malé dávky do krabiček, které konzumoval v průběhu dne, aby v něm vydrželo. Tvrdil, že si tělo musí zvyknout. A měl pravdu. Dnes, pátý den plavby, již nejeví známky nevolnosti a vesele se nají i uvnitř lodi.

Ruční kormidlování

Pondělí 18.1. večer. Vše je již rutina, 5 dní jsme nemuseli sáhnout na plachtu. Dvojice ve směně se po 30 minutách střídá v kormidlování. Snížilo to pasivitu posádky a zlepšilo jejich pozorování, kam loď vlastně pluje. Noci bývají velmi tmavé, měsíc svítí už odpoledne a po půlnoci zapadá. Druhá polovina noci je jako řídit se zavázanýma očima. Jsme 280 mil od Kapverdských ostrovů, naší první a také poslední možné plánované zastávce na cestě přes Atlantik.

V noci mě ze spánku budí směna, není si jista, zda nejsme na kolizním kurzu. To se neděje, ale znepokojila mě rychlost naší lodi, která je přes 10 uzlů. Okamžitě rozhoduji o zrefování geny. Chci dotáhnout přes vinšnu otěž, ale nějak to nejde. Nemohu otočit klikou. Napadá mne, že problém bude v tom, že pro zmenšenou plachtu je spinakrový peň moc dlouhý a překáží tak, že přes něj nejde více přitáhnout otěž. Peň tedy odstraním. Moře je hodně zvlněné, proto svíjím celou genu, abych práci s pněm na přídi lodě měl snazší. Připínám si jisticí lano svého harnesu k životnímu lanu na boku lodi a jdu na příď odepnout peň. Po chvilce balancování ve vlnách, příď stoupá, propadá se a hází sebou na všechny strany tak 2 metry, peň odpojuji od plachty a od stěžně a ukládám jej na bok lodi. Vracím se na záď a znovu dávám genu. Klikou však stále nemohu otočit. Problém nebyl v pni, ale je v samotné vinšně. Divím se tomu, protože jsem v létě vinšny čistil a promazal. Musíme tedy spustit motor, abychom zajistili ovladatelnost lodi. Vinšna je zcela zatuhlá a opravit se mi jí podaří až po 30 minutách. Pokračujeme dál na plachty. Slunce se líně vyhrabalo z oparu. Dny se tady střídají jasné i zamračené, ale zatím nekáplo. Pasát sílí k 25 uzlům a loď letí po hladině rychlostí 8 až 9 uzlů. Prakticky využiji za den dvě 6 ti hodinové pauzy mezi směnami pro spánek, to je 12 hodin spánku denně. Je to díky únavě těla, které musí ať bdí či spí neustále vyrovnávat svoji polohu. Ono se to nezdá, ale trvalá zátěž vlnami vysokými 2 metry bez přestávky po mnoho dní je znát.

Blížící se pevnina

Den uběhl, přišla noc a nastal další den. Je středa 20.1. Z vln vylétávají hejna létajících rybek, mávají křidélky a letí těsně nad hladinou desítky metrů, než zase zmizí ve vodě. Od ostrova Sao Vicente nás po obědě dělí posledních 15 mil. Stále ho ale nevidíme. Je značný opar, který zásadně snižuje dohled. Posádka netrpělivě vyhlíží pevninu. Ta se vyloupne z oparu až k večeru, kdy k ní máme už jen 2 míle. Vplouváme mezi ostrovy Sao Vicente a Sao Antao. Funguje zde tryskový efekt, který způsobuje, že vítr mezi ostrovy vane rychleji než na otevřeném oceánu. Připravujeme se na přistání v marině Mindelo. Na volání VHF vysílačkou nikdo neodpovídá, tak připlouváme k molům mariny. Začíná se rychle stmívat. Když vyvážeme loď, je už úplná tma. Dozvídám se, že kancelář mariny otevírá ráno v 9 hodin. Do té doby nemůžeme vystoupit na pevninu. Zůstáváme na lodi a projít se můžeme po mole k zamčené bráně. Všichni si dáváme sprchu na lodi, v nádrži nám zbylo 160 litrů vody. Martin a Adéla se pak ještě vydávají lovit místní wifi. Zjišťují, že připojení je nepoužitelné a místní pivo je pro Čecha nepitelné.

Ostrov Sao Vincente

Začínám vyřízením formalit v marině. Cena za 2 noci je 80 eur. Voda se platí zvášť, její cena je 2 eura za100 litrů. Dále se vydávám do necelého kilometru vzdálené kanceláře imigrační policie. Zde dostáváme nejen vstupní, ale i výstupní razítko, protože na den odplutí spadá státní svátek ostrovů. Vše za správní poplatek 10 euro. Posledním úřadem je maritime police, kde platím dalších 10 euro a odnáším si doklad za odbavení lodi.

S taxikářem si domlouváme výlet po ostrově. Cena po smlouvání je 100 euro za den pro 6 osob. Ve 12 hodin už všichni sedíme na korbě taxi. Taxikář umí anglicky a tak nám podává ke všemu i výklad. Při mé předchozí návštěvě zvládl taxikář anglicky nanejvší 5 slov.

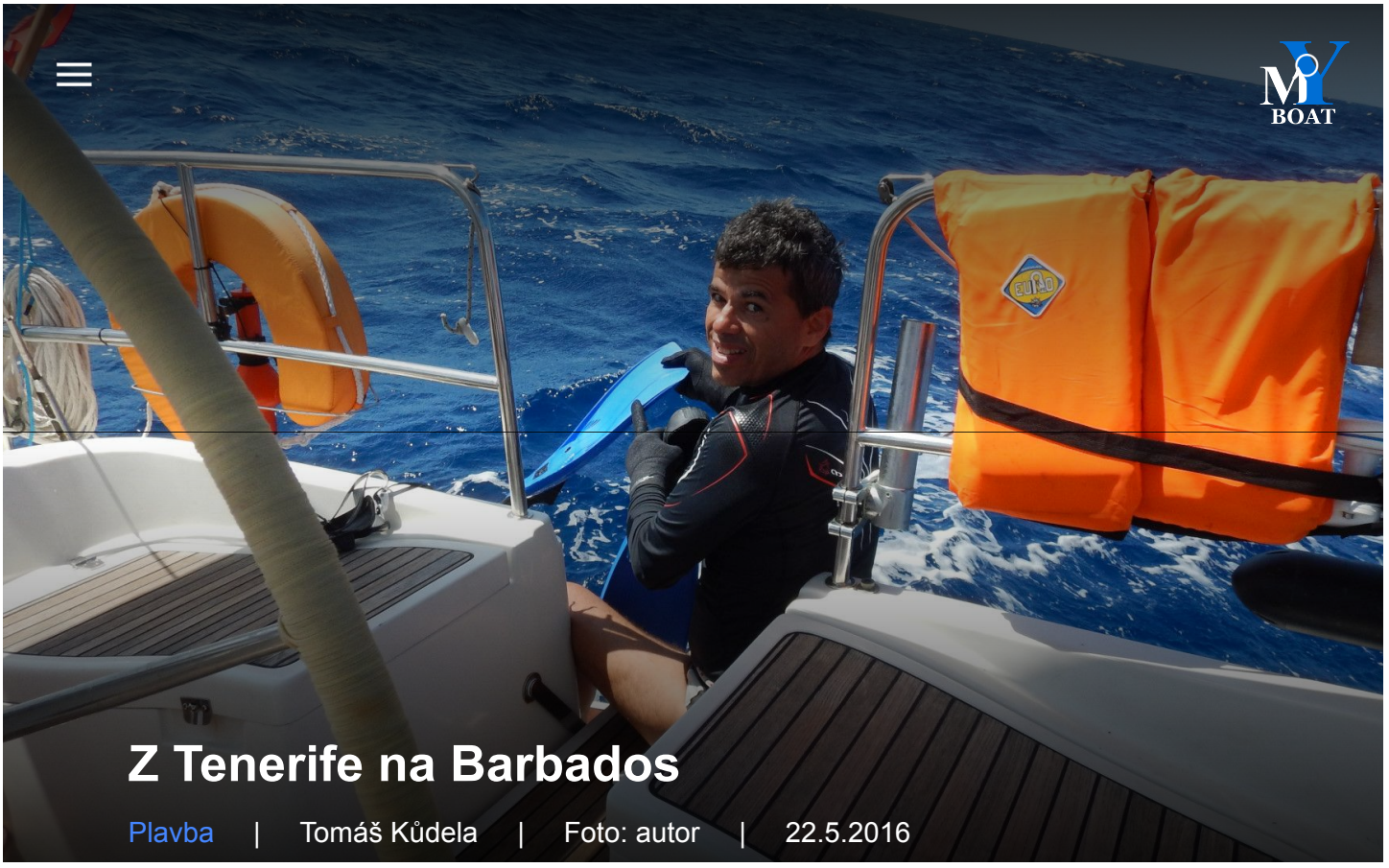
Projíždíme Mindelo a směřujeme na nejvyšší horu ostrova, je tam vojenská základna a komunikační zařízení s anténami, díky kterému má ostrov internet. Zastavujeme na vyhlídce ve ¾ kopce, protože vrchol je v mraku a nic bychom neviděli. Dále jedeme na severní stranu ostrova, kde jsou rybářské vesnice. Vesnice vypadají chudě a není divu při

průměrném přijmu pracujícího člověka 150 euro za měsíc. Dozvídáme se, že dívky ve svých 15 letech mají i 6 dětí. Vedle vesnice jdeme na písečnou pláž. Někteří z nás se jdou vykoupat. Já zůstávám na břehu, včera po připlutí na mne zase padly příznaky chřipky. To je důvod, proč si výlet plně neužívám. Potýkám se s bolestí hlavy, horečkou a únavou těla. Na pláž přicházejí dvě černošky, ještě děti. Typoval bych je tak 12 let. Nesou košíček s mušlemi. Je mi jasné, že nás budou nutit si je koupit. Nakonec nám však z jejich gestikulace a toho, že Luboše hladí na noze, teprve dochází, co vlastně přišly nabídnout. Do písku napsala jedna z nich cenu 2000 escudos (20 euro), že chtějí dohromady a jsou za to k dispozici na celou noc. Raději nasedáme na korbu pick-upu a jedeme dál kolem ostrova. Ve vnitrozemí, které je zcela vyprahlé a suché, vidíme malá políčka zavlažovaná větrnými pumpami, které ze studen čerpají vodu. Hlavní úroda se však zde musí vypěstovat od července do září. Srpen a září jsou zde měsíce, kdy prší. Další zemědělství se odehrává pak zase až za rok. Vnitrozemím ostrova se vracíme do Mindela, kde nás taxikář zaveze na kopec uprostřed města, odkud je pěkný výhled na celé Mindelo a přístav. Zde se s ním loučíme s tím, že dál chceme jít pěšky městem. Procházíme se uličkami a tržišti.

Příprava na druhou etapu plavby

V pátek ráno se dávame do práce, související s přípravou na druhou etapu plavby. Rozděluji posádce úkoly – je třeba uklidit interiér, umýt loď, doplnit nádrž pitnou vodou, nanosit kanystry s naftou od čerpací stanice, vyčistit zadní bakystu, v níž šplouchá pivo z proražených plechovek, které nevydržely vlny. A je nutné dokoupit zásoby potravin. Já se pustím do opravy autopilota, kontroly motoru a především těsnění převodovky vůči trupu lodi. Při plavbě se ulomila zarážka páky, kterou se ovládá mechanizmus driveru autopilota. Zároveň mne velmi zneklidňovalo rachtaní, které při vypnutém autopilotu a ručním kormidlování z driveru autopilota bylo slyšet. Nepokládám technické řešení driveru autopilota Raymarine ST4000 s ozubeným řemenem za povedené. Ozubený řemen přenáší pohyb z ozubeného pastorku elektromotoru na hladkou řemenici, pokud je napnut. Napnutí řemenu se ovládá pákou s excentrem. Pro ruční kormidlování se pákou uvolní napětí řemenu a ten má jen volně klouzat po hladké řemenici a nebránit jí v pohybu. To se však neděje, řemen se lepí k řemenici a přeskakuje v zubech pastorku. Vyrábím novou zarážku a řemen včetně řemenice čistím benzínem. Vypadá to, že mechanizmus funguje už jak má.

Pomalu budeme připraveni na vyplutí na druhou delší etapu.



Z Tenerife na Barbados

Plavba | Tomáš Kůdela | Foto: autor | 22.5.2016

Druhá etapa

Pátek 22. 1. 2016 v 17:30 UTC opouštíme Mindelo. Čeká nás 2 100 NM bez možnosti zastávky. Oceán nás vítá slabým zadním větrem a já demonstruji posádce uspořádání plachet „na motýla“. Po dvou hodinách jsme venku z průlivu mezi ostrovy Antao a Vicente.

Stáčíme loď doprava na kurz. Vítr se mění na boční. Za chvíli vítr sílí na 25 uzlů a refujeme hlavní plachtu na 1. ref a částečně i genou. Ani toto uspořádání plachet nevydrží déle než půl hodiny. Vítr se stáčí na zcela zadní a hlavní plachta bere vítr té přední, která sebou nepěkně plácá. Rozhoduji o skasání hlavní plachty. Povoluji otěž ráhna, aby se plachta mohla vyklonit přes bok lodi. Genoa je příliš velká k síle větru. Luboš, který zrovna kormidluje, zažívá pocit jaké to je, když loď v silném větru přestane poslouchat kormidelníka, sama se dál stáčí proti větru a v extrémním náklonu 60 stupňů lehá na bok. Já připravený u stěžně kasat hlavní plachtu za přední lem teď lehám břichem na stěžeň, který má blíže k vodorovné poloze než ke svislé a čekám až se loď sama postaví úplně proti větru a narovná. Luboš cítí, že kormidlem loď z této patové polohy neotočí zpět na zadní vítr. Ukazuji snadnou pomoc a volám na Pavla, který sedí u vinšny aby vysekl otěž genoy a popustil ji o 2 metry. Síla v uvolněné přední plachtě klesá a loď se už daří Lubošovi kormidlem dostat zádí k větru. Během chvilky jsme si ukázali rozdíl od první etapy, kdy jsme nastavili plachtu a jen 7 dní kormidlovali až do Mindela.

Dále posádce ukazuji řešení skasání hlavní plachty s postavením lodi do driftu. Výrazně srolujeme genou. Otočíme loď znovu proti větru a přetočíme ji dál z druhé strany proti větru, jako kdybychom dělali obrat proti větru, ale s tím rozdílem, že nepřehodíme genou ale vytočíme kormidlo proti větru a zajistíme ho v této poloze. Loď se zastavuje přídí téměř

proti větru a jen se poměrně klidně pohupuje na vlnách. Pak už jen vykloníme ráhno s hlavní plachtou tak, aby nebyla nafukována větrem a spustíme ji dolů na ráhno. Hlavní plachta je skasaná a my obracíme na kurz, přidáváme velikost genoy a plujeme opět na zadní vítr dál k cíli.

Po hodině nepříjemného kormidlování, které teď připadlo na Martina, kdy se výrazně ve zlomku minuty měnil směr větru a bylo obtížné jet tak aby se nevylévala plachta, nastalo bezvětří. Startujeme motor a jedeme dál od ostrovů chytit vítr. V půlnoci se vítr znovu objevuje. Pokračujeme dál jen na genou. Vítr je opět téměř zadní. Ve 3 hodiny ráno přebíráme s Lubošem směnu po Martinovi s Adélou. Vlny mírně rostou a pro stabilizaci genoy dáváme opět osvědčený spinakrový peň.

Oprava autopilota nevydržela dlouho. Včera večer po vyplutí z Mindela autopilot řídil, když jsem ho zapnul a při vypnutí nevydával žádný podivný zvuk a nekladl odpor kormidlu. To vydrželo tak 3 hodiny. Pak se zase začal lepit řemen k řemenici a přeskakovat v zubech. Teď nad ránem jsem to již nevydržel. Stříknul jsem mazací olej WD40 na řemen, který bude po řemenici lépe klouzat. Zafungovalo to okamžitě. Od teď však není možné použít autopilota. Řemen klouže i po překlopení ovládací páky do pozice autopilot. Celá sobota probíhá ve znamení větru 15 až 20 uzlů a plujeme předpokládanou rychlostí s denním průměrem 130 NM.

V 6:00 nastupuji směnu s Lubošem. Ani jednomu se dnes nechtělo vstávat. Těla jako mrtvá. Vítr je už zase zadní. Usínáme i ve stoje u kormidla. V půl deváté vychází Slunce. A bude nám s přibývající uplutou vzdáleností vycházet stále později. Z praktického hlediska nebudeme v průběhu plavby měnit čas podle toho jak překročíme jednotlivá časová pásma, ale shodli jsme se na zachování UTC času. Až doplujeme na Barbados, bude náš lodní čas v předstihu o 5 hodin. Blíží se devátá hodina a už se těším na vystřídání. Začíná však zesilovat vítr a měnit směr opět více z boku. Rozhoduji o změně plachet. Celá genoa podepřená pňem se na tento vítr nehodí. Pro usnadnění práce spouštím motor, říkám si, že vyrobí i energii pro odsolovač. Motor spolehlivvě naskočil ale při zařazení chodu vpřed jsme ucítili vibraci lodi a nesprávný zvuk. Okamžtě motor zhasínám a vyřazuji na volnoběh.Vibrace zůstávají, je to tím, jak voda otáčí lodním šroubem, a asi je na něm něco, co určitě nepatřilo do moře, navinuto. Při zařazení zpětného chodu bez spuštěného motoru se šroub zastavuje a vibrace mizí. Radost z dnešního dne se mi ztrácí. Vidím všechny ty problémy co mi nedávno způsobilo lano na šroubu, hromadu peněz co stála následná oprava a teď by se to mělo opakovat? Snad ne. Dobré znamení je, že šroub se při rozpojení spojky sám vodou roztočí. To znamená, že není zatím nic příliš pevně namotáno na hřídeli, a půjde to uvolnit. Jen bude někdo, asi já, muset se potopit pod loď. Plachty jsme změnili tedy tradičně bez motoru. Fouká z boku 15 uzlů a loď uhání 7 mi uzly vpřed. Není to však klidná voda pro potápění ke šroubu. Chystám se připojit Inmarsatem ke stažení prognózy větru a najít co nejbližší příležitost slabšího větru k potopení se pod loď a zjištění co se vlastně stalo.

Pro mne technicky cítícího člověka je to zatím neradostné. Nevím zatím, co máme na lodním šroubu a autopilota máme také nefunkčního. Tedy jsme bez možnosti motorového pohonu, automatického kormidlování a zdroje energie pro odsolování mořské vody. Zjistil jsem na první etapě, že provoz odsolovače spolu s ledničkou odebere z akumulátorů za den více energie než dokáží vyrobit, v tyto krátké zimní dny, solární panely. Když jsme opouštěli Mindelo počítal jsem s tím, že každý den spustím na hodinu motor jen pro výrobu elektrického proudu a odsolíme 10 litrů vody. Spotřeba nafty bude za dvacet dní necelých 20 litrů, tedy pro nás nevýznamná.

Tolik úvahy, moudřejší budu až po zjištění, co na tom šroubu je. Plujeme dál, nic jiného se dělat nedá.

Beru do ruky přístroj iSavi, což je datový terminál sítě Inmarsat. Hodinu se snažím najít polohu pro datové spojení. Minule mi k tomu pomohl výkyvně zavěšený sporák, na který jsem přístroj postavil a udržoval bez náklonu alespoň jednu osu. Teď se ale ze salonu nedaří zachytit signál z družice vůbec. Nakonec venku na palubě nacházím místo a orientaci přístroje tak, že se datově připojí. Vláďa se ujímá držení přístroje, aby ten nás ve vlnách navždy neopustil. Já se vracím do salonu k počítači a stahuji aktuální Grib data s předpovědí větrů na následujících 8 dní. Dále odesílám mail mé milované partnerce Martině, kde ji posílám tyto zápisky z plavby, aby měla lepší představu jak vše probíhá a byla s událostmi více v kontaktu. Zároveň ji prosím aby poptala náhradní díly k driveru autopilota a přivezla je sebou na Barbados, kde se máme setkat 9.2.2016. Datové přenosy zabraly další půlhodinu a vzhledem k rozhoupané lodi na vlnách, a tedy značné chybovosti přenosu, Inmarsat zaúčtoval 10x větší objem dat, než byla velikost souborů k přenosu.

Dívám se na aktuální předpověď a je jasné, že nejbližších 6 dní vítr nezeslábne. Proto se rozhoduji zjistit, co je na šroubu hned. Dávám loď do driftu. Drift je způsob, jak loď ve větru na moři, co nejvíce zastavit a stabilizovat. Uvazuji si kolem pasu lano a jdu si zaplavat pod loď. K mému překvapení na lodním šroubu nic není. Vylézám z vody a zkouším motor. Žádné vibrace, loď pluje na motor jako obvykle. Jsem tomu rád, protože potopit se pod loď zmítající se ve dvoumetrových vlnách a něco uvolňovat či odřezávat z lodního šroubu bych patrně nedokázal. Předpokládám, že za půl dne ať to bylo cokoli, se to ze šroubu uvolnilo a zmizelo v oceánu.

Plujeme dál, vítr mírně stále zesiluje až se dostává zatím do své maximální síly 25 uzlů s poryvy do 30 uzlů. Moře hrubne. Vlny se zvětšují a na Adéle jsou viditelné obavy. Nic však neříká. Loď sjíždí z vysokých dlouhých vln do jejich údolí až 11 uzly. Noci krásně prosvětluje Měsíc, dny jsou teď jasné a slunečné. Voda v oceánu tady má už 24°C. Můj typický den probíhá takto. Od půlnoci do 3 hodin jsem měl směnu u kormidla. Pak ještě krátce zkontrolovat směnu, která po mně nastoupila, vyčistit zuby a umytí ve zlomku litru vzácné sladké vody a jít na 5 hodin spát. Před devátou vstávám, oholím se, něco rychle sním, obléknu se a jdu opět na 3 hodiny na směnu u kormidla. Ve 12 hodin končím směnu, je čas se s někým postarat o přípravu jídla. Uvaříme jídlo a najíme se. Ve vlnách tato činnost až po konečné umytí a uložení nádobí zabere 1 a ½ hodiny. Pak zkontroluji kurz, vynesu polohu z 12:00 do papírové mapy, zkontroluji stav dobíjení akumulátorů, pustím odsolovač a nechám odsolit vodu na další den. Je 14 hodin, zapnu Inmarsat a jdu nasměrovat anténu, přibližně 20 minut držím v ruce anténu tak abych vyrovnával výkyvy lodi. Tak dlouho obvykle trvá, než přístroj začne přijímat SMS, které mi dorazily od posledního vypnutí přístroje do teď. Přečtu zprávy, případně odpovím a přístroj vypnu a uložím do skříňky v salonu nad navigačním stolkem. Zapnu si notebook a mám tak hodinu až dvě na to si něco přečíst, zapsat poznámky o aktuálních událostech, třídit fotografie, střihat film nebo programovat něco pro kolegy z práce co sami neumí, aby se nezastavily pracovní projekty. Je-li moře klidnější, to znamená vlny do 2 metrů, jdu na palubu umístit přístroj iSavi pro datové spojení Inmarsatu. Obvykle dalších 30 minut polohuji anténu, pak požádám někoho, kdo je zrovna po ruce, aby držel přístroj iSavi na palubě a já jdu k počítači stáhnout meteorologická data, přijmout a odeslat emaily. Mezitím vším jako kapitán lodi průběžně sleduji moře a vítr a v případě potřeby nějaké změny plachet jsem hned u toho. Blíží se čas povečeřet a pak v 18 hodin opět nastupuji do směny ke kormidlu. Od kormidla si vychutnám pohled na zapadající Slunce. Ve 21 hodin předám službu další dvojici a jdu zalézt. Je třeba si vychutnat každou minutu z pěti a půl hodiny spánku. Další směna mi začíná ve 3 hodiny ráno. Časy směn se posouvají každý den o 3 hodiny. Tak je zajištěno, že každá dvojice postupně projde ve směnách všemi denními a nočními dobami.

Další den je úplně stejný jako ty předchozí. Jen mé tělo se cítí unaveně, není také divu. Z

pevniny nejsme zvyklí neustále být v pohybu. Nejde ani tak o pohyb viditelný ale neustálý mikropohyb a namáhání všech možných svalů. Loď se ve vlnách neustále pohupuje, převaluje z boku na bok a naše tělo zcela automaticky vyrovnává svoji polohu, a to i v leže a ve spánku. Od vyplutí z Tenerife naše těla nepřetržitě vyrovnávají už 12 dní. Při spánku teď lehávám na břiše široce všemi končetinami roztažen a zapřen o stěny kajuty.

Jdu si uvařit čaj. Není to tak jednoduché, jak by se mohlo někomu, kdo neplul na lodi zdát. I tato zdánlivě jednoduchá činnost zde vyžaduje v podmínkách, které panují, vysoké soustředění a fyzickou sílu. Je potřeba se pořádně rozkročit a zapřít nohama. Jednou rukou se držet madla nad sporákem. Připravit si konvici na vodu. Umístit ji na výkyvný sporák a z boků kolem konvice nasadit drátěné držáky bránící jejímu vypadnutí. Vzít lahev s odsolenou vodou a nalít potřebné množství do konvice. Hlavně se ve vlnách trefit a nerozlít vodu všude kolem. Samozřejmě to dělat jednou rukou, protože tou druhou se musíte neustále držet. Zapálit plamen pod konvicí. Dále postavit otevřenou termosku na gumovou podložku, aby nesklouzla, vedle sporáku a vložit do ví sáčky s čajem. V tom přichází extrémní vlna, termoska letí napříč salonem, sáčky rozházené všude kolem. Začínáte vše sbírat a nový pokus. Najednou mne zachvátí zuřivost a já se uvnitř vztekám jako malé dítě. Vztek na to zasrané moře, které mi nedovolí ani v klidu si uvařit čaj. Ale vzápětí mi to pochopitelně dochází. Zase projektuji nespokojenost s tím, že něco právě neproběhlo dle mé představy, na moře, které se chová dle svých zákonitostí a nemyslelo tou vlnou nic osobního vůči mně. Je to tak, i když za sebou máte 8 let meditací a nějakého toho osobního rozvoje, a mnoha věcem v sobě už rozumíte a už nejste jen loutkou ovládanou svým nevědomím, tak tady máte možnost zase se dostat dál. To moře je jak zenový mistr, který vás tu a tam přetáhne holí. A to puluji pro pocit svobody. To je paradox! A jak nesvobodně si jen vařím čaj. Ano, krásný příklad relativity pojmu svoboda. Marxistická teorie, že svoboda je poznaná nutnost měla v tomto bodě pravdu. Ve chvíli přijetí moře jako takového, že se prostě jen vlní, zatímco já si jen vařím čaj. A najednou se mi vaří už klidně a užívám si každé zhoupnutí lodi ve vlně jako test mé pozornosti. Vždyť je to docela snadné a usedám s šálkem horkého čaje, abych si ho v klidu vychutnal. Samozřejmě musím šálek stále držet v ruce a vyrovnávat náklon.

Na směně mi Luboš sděluje, jak je to úžasné, plout takovou dobu oceánem. Že konečně začíná vnímat souvislosti a události, které ho v životě provázejí, jinak a mnoha věcem lépe rozumí. Dostal se zde do vhledů, ke kterým se zatím nedostal. A to díky tomu uvolnění, úplnému odpoutání od času a standardních denních povinností a rutiny. A už ví, že takovou plavbu si zase rád zopakuje. Rád by se vydal do Tichého oceánu. Martin a Adéla si zase své vhledy zapisují do zápisníků. Martin už popsal druhý. Ptal jsem se ho před několika dny, co to vlastně píše. Řekl, že to není deník z plavby, ale právě záznam vhledů a pocitů, které tady přicházejí a souvisí s událostmi jeho života. Přichází toho prý hodně a bylo by škoda na to zapomenout, protože mu to dává na mnohé nový pohled a hluboké pochopení. Tak mám radost, potvrzuje se můj dávný pocit, že opravdu dlouhá plavba bez kontaktu s vnějším světem může přivést lidi k meditaci a dát jim možnost se vrátit trochu jiní.

Pátek 29.1.2016 sedmý den druhé etapy a celkově čtrnáctý den plavby. Pasát stále fouká v rozmezí 15 až 25 uzlů a loď neochvějně pluje k Barbadosu rychlostí od 5 do 8 uzlů. Stále nás táhne jen genoa podepřená pněm a to buď rozvinutá celá, když vítr slábne, nebo mírně zrefovaná když vítr dosahuje své horní rychlosti. Mé tělo se už dobře aklimatizovalo, únava svalů odezněla a cítím se dobře a v dobré fyzické kondici, jako kdybych čtrnáct dní posiloval. Očekáváme, že do večera bude za námi z Kapverd už uplutých 1008 NM, tedy polovina této trasy. Zatím plujeme rychleji než byl můj plánovaný odhad. A to je dobře. Datové připojení přes Inmarsat už zvládám s nasměrováním antény a stažením předpovědního modelu větru Grib a emailů do 15 ti minut. Je to jednak praxí, že vím, kterým směrem družice je a také tím, že jak plujeme na Západ k družici se

přibližujeme. U Kapverd jsem měl velké problémy se spojením přes Inmarsat. Teď už vím proč. U Kapverd jsem směroval anténu na Východ s velmi malou elevací. Družice byla z tohoto místa již velmi nízko nad obzorem. Stačily pak jen větší vlny, které přerušovaly paprsek signálu mezi přístrojem a družicí. Po několika dnech plavby se začal objevovat signál i ze západu. Signál z východu už zanikl, zatímco západní signál zesiluje.

Rytmus směn je zcela zaběhlý tak jako i příprava stravy, která se zredukovala na jedno společné hlavní jídlo denně. Snídá totiž každý zvlášť. Oběd připravujeme na 15 tou hodinu. To už je ten časový posun pravého poledne. Jídlo má převážně funkční charakter, nejde tady o gurmánské zážitky a minimalizujeme pracnost přípravy. Něco uvařit dá i fyzicky zabrat, vlny jsou stále kolem 3 metrů a občas přijde větší. Jednou rukou neustále držíte sebe, občas s ní přehmátnete aby jste si podrželi to, co jste si připravili na kuchyňskou desku, protože v druhé ruce potřebujete držet nůž nebo jiný nástroj. Sebe v té chvíli stabilizujete zapřením nohou o lavici a břichem nalehnete na kuchyňskou desku. V žádném případě nesmíte nic nechat ležet bez přidržování, jinak to máte do 10 vteřin převrácené, vylité či vysypané po stole, po zemi nebo proteklé mezerou za vařič. Příprava se tak omezuje na uvaření velkého hrnce přílohy. Střídáme těstoviny, brambory a rýži. A nakonec do toho hrnce vsypat něco k tomu. Maso z konzervy, tuňáka, nějakou konzervovanou zeleninu či nastrouhat sýr. Pak promíchat rozdělit a sníst. Vegetariánská dvojice následně učiní totéž jen s jinými surovinami.

Odpoledne se pouštím do střihání filmu z dosud natočených záběrů. Jde to docela od ruky, také díky tomu, že od jejich pořízení neuběhla dlouhá doba. K večeru je hrubý střih dokončen a mám 13 minut filmu jako vzpomínku na spuštění lodi, první etapu na Kapverdy a začátek druhé etapy. Na plující lodi jsou už další záběry jen opakováním téhož, někdo za kormidlem a kolem širá voda. Hodil by se dron s kamerou, se kterým by se daly pořídit záběry z venku na plující loď, jak se propadá do údolí mezi vlnami a opět stoupá na jejich vrcholy. O dronu jsem hodně přemýšlel, ale nakonec s očekávanými velkými výdaji za opravu lodi, jsem se rozhodl ho nekoupit. Také by se dala loď natáčet z člunu, už jsem to kdysi dělal před čtyřmi roky při návratu z Kapverd na Tenerife, ale to byl oceán klidnější. Za současných podmínek do toho nejdu. Tehdy na charterové lodi byl člun se spalovacím motorem daleko výkonějším než je můj současný elektromotor pro člun. A i tehdy člun zdaleka nestačil plující plachetnici, kterou po natočení záběrů musela posádka zastavit skasáním plachet, abych loď dojel. Z úvah mne vytrhly rány ozývající se z mé přední koupelny. Opět nevydržela západka pojišťující dvířka koupelnové skříňky proti otevření. Obsah skříňky se vyvalil a bez ladu a skladu se koulí po podlaze koupelny. Ukládám věci zpět na místo a dvířka svazuji stahovacím páskem do doby, než vymyslím pevnější způsob připevnění západky dvířek. Doposud jsem měl tuto přidanou západku ke dvířkám přilepenu oboustrannou lepicí montážní páskou. Tady se zdá, že výrobce lodi nepočítal s vlnami, protože dvířka drží jen zacvaknutím. Při větší vlně obsah skříňky narazí do dvířek a ta se otevřou. Tento problém jsem už dříve vyřešil přidáním západky ale zdá se, že západku na rozdíl od lepení budu muset k dvířkům pevně přišroubovat.

Přišla devátá hodina večer a začíná mi opět směna u kormidla. Na začátku trasy touto dobou bývala už dávno tma. Teď akorát zapadá Slunce. Vnímáme zde velni zřetelně časový posun. Každý den vzhledem k upluté vzdálenosti se posouvá východ i západ Slunce právě o 10 minut. Za 6 dní plavby je to celá hodina. Až se přiblížíme k Barbadosu, tak Slunce nám bude vycházet až ve 12 hodin našeho lodního času a zapadat o půlnoci. Fáze východu Měsice se posunula až do pozdní noci a tak po setmění panuje velmi hluboká tma. Pro plavbu je to nepřijemné, protože vůbec není vidět před příď lodi. V případě nějaké plující překážky nemáme šanci ji uvidět. Zato je nádherný pohled na nebe. Ležím na zádech na palubě a zírám na tu nekonečnou spoustu hvězd. Žádný světelný smog z měst a jejich umělého osvětlení. Nejbližší město je od nás 2000 km, tady jen voda a tma. Tady je opravdu cítit naše nepatrnost v tom oceánu a vesmíru, který bude úplně stejný nezávisle na tom, jestli doplujeme k cíli či nás pohltí oceán. Ve směně nás přichází střídat Martin s Adélou. Už se těším na necelých šest hodin spánku. Budík mne vzbudí v 6

hodin ráno lodního času a jdu zase do směny ke kormidlu. Končím v 9, ale dnes jsem se už východu Slunce nedočkal. Východ od teď bude až pro směnu od devíti. Ještě se jdu natáhnout, pospím 2 hodiny, a pak již odpočinutý jdu na palubu. Je další nádherný slunečný den s občasnými mráčky. Prý jsem zaspal náš první déšť. Vítr mírně zeslábl, dávám plnou genou a udržuji tak rychlost na 6 ti uzlech. Na mapě téměř na naší trase je zakreslena meteorologická bóje uprostřed Atlantiku. Od teď mírně upravuji kurz a plujeme přímo k ní. Odchylka z ideální trasy je to jen 5 mil, tedy bezvýznamná. Zato třeba uspokojím zvědavost jak taková bóje v oceánu vlastně vypadá. Samozřejmě pokud ji najdeme. Její udané souřadnice v mapě jsou na celé minuty to znamená možnou nepřesnost 2 x 2 míle a nevím zda na vzdálenost více jak jedné míle ji můžeme ve vlnách vůbec rozpoznat. Měli bychom k ní doplout zítra v poledne. Uvidíme.

Odpoledne zase se střídám u kormidla s Lubošem. Loď pořád krásně pluje ke svému cíli. Pocity lze jen těžko zachytit slovy nebo vyjádřit filmem. To, co cítím se nedá sdělit. Soustavná doba pobytu na otevřeném oceánu mne stále více posouvá k uvědomění si sebe a dalších a dalších vzorců, které jsou jinak schovány v nevědomí a určují naše pocity a vnímání. Každý na takové přeplavbě může něco najít. Bude to pro každého jiné, každý to prožívá z bodu, ve kterém se nacházel před plavbou a nelze předem říci, co pro koho taková plavba bude znamenat. Jediné, jak to zjistit, je to zkusit. Jiná cesta není. Budou určitě tací, kteří si přeplavbu užijí ihned od začátku, ale i tací, pro které to může znamenat obrovský vnitřní boj včetně extrémního osobního nepohodlí. A pak je už jen otázkou času, co jim to přinese buď na plavbě samé nebo až s odstupem času či nikdy. Pokud se těmi prožitky nechají dovést dále sami k sobě a vlastnímu uvědomění zákonitostí jimiž jsou v životě nevědomě ovládáni, tak to stálo za to.

Z mého vnímání zde na moři se vytrácí pojem času. Prostě jsem tu a pluji. Už se sám automaticky budím po pěti hodinách spánku, abych šel kormidlovat. Nejsem však unavený. Cítím, že jsem se plně adaptoval na režim směn a plavby. Přehoupla se další noc a zase svítá. Blížíme se do místa, kde má být ta bóje. Hodinu ji vyhlížíme a přitom plujeme přesně na udané souřadnice. Nic. Ani dalekohledem se mi ji nepodařilo zahlédnout. Tak buď zde není, nebo je natolik malá, že se ztrácí mezi vlnami a pokud ji nebudeme mít na 100 m od lodi, tak je pro nás nepostřehnutelná. Místo bóje však pár metrů od pravoboku spatřujeme ve vlně velrybu. Zavládne všeobecné vzrušení, které má pro nás osudný následek. Právě přichází poryv větru a kormidelník sledujíce velrybu ztrácí pozornost ke směru větru a kurzu lodi. Tak náhle vítr foukne z druhé strany do plachty. Kormidelník zareaguje stočením lodi na kurz, a vítr v poryvu 30 uzlů se prudce opře do vylité plachty ze správné strany. Ozve se prásknutí plachty a rána. Spinakrový peň, který dělal plachtě pomocné ráhno při plavbě na zadní vítr, narazí do levého vantu a tím se nalomí. Pro další plavbu jsme přišli o peň. Je to nepřijemné, protože vítr máme přesně zezadu a nejde bez pně tak udržet ve vlnách plachtu stabilní, aby se nevylévala. Proto se musíme o 20 stupňů odklonit od potřebného kurzu. Tím se naše další plavba protáhne. Chvíli cítím vztek, ale po krátké době odezní. Je to varování a připomenutí, abychom byli stále pozorní k tomu co děláme. Mohlo být hůře, kdyby praskl vant, nebo letící peň někoho zranil či srazil do moře. Jinak je krásný den a teplota vody je zde již 25°C. Rozhodnu se pro krátkou koupel za lodí. Dobře si kolem pasu uvazuji lano, které druhým koncem je uvázáno k lodi. Loď pluje rychlostí 6,5 uzle, to je na koupel za lodí dost vysoká rychlost. Spouštím do vody kovové schůdky ze zádi. Síla valící se vody jim nedá možnost klesnout a tak poskakují po hladině za lodí. Stoupám na první, pak na druhý schod. Síla proudu mne vtahuje a už jsem tam celý. Tah lana mne přeskřípává v pase. Tak ještě ponořit hlavu a pak oběma rukama se vší silou pomalu po laně vydrápávám na záďovou koupací plošinku. Teď dojde na celkové namydlení a znovu hup do vody. Připadám si jak v tlakové myčce. Už se chci zase vydrápávat po laně, když zezadu přichází velká vlna. Stoupám v ní a doháním loď. Prásk a jsem zcela venku na zádi bez námahy rukou, avšak mírně otlučen. Pro dnešek té hygieny bylo dost. K večeru po mém vzoru jde Pavel také do myčky.

Odpolední část dne je takovým setkání celé posádky. Nonstop jízda ve směnách nedává moc příležitostí se potkat. Většinou kromě těch, co mají směnu, ostatní spí nebo někde odpočívají. Odpoledne je to jiné, všichni bývají vzhůru, a tak tiše sedí na palubě a dívají se na oceán nebo poslouchají hudbu ve sluchátkách či si čtou. Nikdo nic ostatním o sobě nevypráví. Základní věci jsme si už řekli před 20 dny a teď je komunikace pouze věcná a nebo k právě aktuální události. Každý je tady hodně sám se sebou. Občas někdo vytáhne svůj zápisník a něco si píše. Mám pocit, že tato přeplavba všechny tady vede k meditaci a otvírá jim netušené vhledy do nich samých.

Pondělí před rozedněním ve 4:50 stojím u kormidka, náhle se ozve tupá rána a nárazem padám na kormidlní kolo. Vítr foukal slabě, tak i naše rychlost nebyla vyšší než 5 uzlů. Náraz byl silný, ale měkký. Asi jsme narazili do velryby. Vyděsilo mne to, rozhlížím se kolem sebe, jestli se velryba nezačne bránit a nezaútočí na loď. Nic takového se neděje. Řekl bych, že jsme narazili kýlem. Jdu do salónu ještě zkontrolovat zda je pod podlážkami sucho. Sucho tam sice není, ale ta loužička vody, co ji ochutnám, není slaná. To znamená, že po nárazu nedošlo patrně k poškození lodi a těsnosti mezi kýlem a trupem, protože neproniká do lodi slaná voda. Sladká voda znamená, že nám utíká pitná voda. Tuším, že za to může mikrotrhlina u sváru levého úchytu nádrže s pitnou vodou. Bude ji třeba provizorně opravi tmelem až doplujeme do přístavu.

Již několik dní přemítám o mechanickém autopilotu, kterého popisuje Petr Ondráček ve své knize Sám čtyřmi oceány.

Tam si při plavbě díky potížím s elektronickými autopiloty udělal z gumicuků jednoduchý systém, který držel kormidlo a udržoval loď na kurzu. Nakonec jsme si řekli, že to vyzkoušíme. Modifikoval jsem řešení pro kormidelní kolo. Chvíle hraní s volbou lanek a pružných gumových lan. Dále ladění předpětí, trimování plachty a ono to začíná fungovat. Je to až k neuvěření, že loď při zadním větru to drží velmi dobře, skoro lépe než když držíme kormidlo v ruce. Úžasné je také to, že nám tento autopilot nevybíjí akumulátor.

Úterý 2.2.2016 plavba probíhá klidně. Poslední dva dny hodně polevil vítr. Fouká kolem 15 uzlů. Naše rychlost klesla na 5 uzlů. Už druhý den si užíváme služeb gumicukového autopilota. Také jako Petr Ondráček mu říkáme Burlak. Na Barbados nám zbývá 500 NM. Odhaduji, že bychom na něm mohli přistát v sobotu. Už se moc těším na setkání s milovanou partnerkou Martinou a synem Tomášem, kteří spolu za mnou dorazí příští úterý na Barbados. Měsíc na moři je dlouhá doba aby se mi po nich nestýskalo.

Odpoledne usedám ve stínu salonu k počítači a pouštím se do vylepšování svého nového navigačního programu NaviYacht 2. Měl by nahradit moji dávnou verzi původního programu NaviYacht, která se drobně vylepšovala od roku 2003. Po 13 letech jsem se rozhodl udělat nově přepracovanou a vylepšenou verzi určenou také pro snadné ovládání na dotykových obrazovkách. S vestavěnou GPS jednotkou v lodi program komunikuje buď připojením přes USB nebo bezdrátově modulem BlueTooth. Bezdrátově mi už program funguje, ale potřebuji doplnit USB rozhraní. A tak to dělám dnes. Dny jsou už hodně teplé, jsme pouhých 14° nad rovníkem. Voda v oceánu má 26°C a vzduch přes den 29°C. Noční kormidlování je také přijemné, protože teplota neklesá pod 26°C.

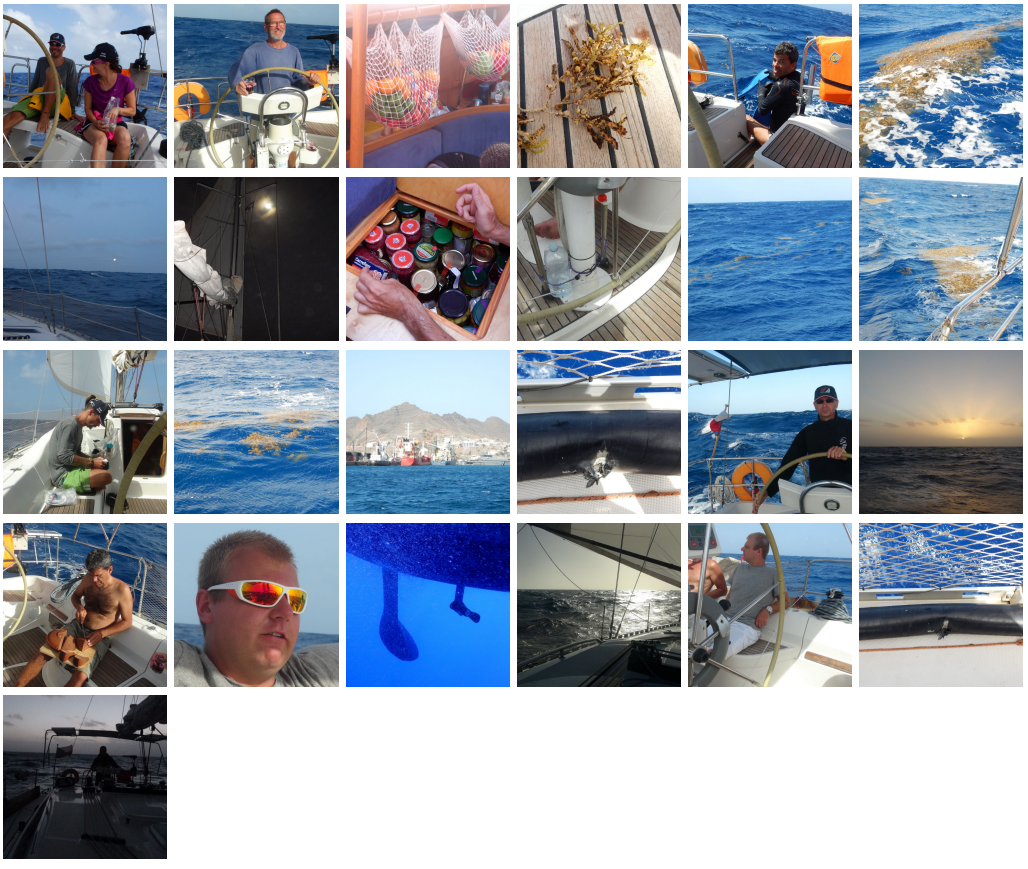
Středa 3.2.2016 Barbados se nepřibližuje. Už třetí den stále slábne vítr a naše rychlost klesá. Jdu se vykoupat za loď na lano. Jak se tak nechávám táhnout lodí, všímám si jejího spodku. Za měsíc plavby se pod vodou na trupu uchytily nějaké rostliny. Vypadají jako takové tenké ocásky dlouhé několik centimetrů. Tak zarostlou loď jsem nikdy neměl za

celý rok. Kladu si otázku, zda končí životnost antifoulingu, to by znamenalo co nejdříve udělat nový, nebo je to dáno prostředím kde plujeme. Zatím nevím. Odpoledne se vítr ze zadního mění na boční a dále slábne. Přidáváme plnou hlavní plachtu a na byť slabý, ale zato boční vítr, se rozjíždíme 6 uzlů. Začátkem noci nás obklopí oblaka ve kterých se blýská. Žádná bouřka se však nekoná a nad ránem vítr utichá docela. Spouštím motor. Opět se mi nezdá zvuk, když zařadím rychlost a roztočím šroub. Nakonec nechávám zařazeno s nízkými oáčkami asi 1200 ot/min. a jdu pokračovat ve spánku. Službu má Adéla a Martin. Ráno po rozednění se jdu podívat pod loď na šroub. Nejsou velké vlny, tak tentokrát se potopím až ke šroubu, vezmu ho do rukou. Jde s ním volně otáčet a je zcela hladký. Nerozumím tomu. V noci bych řekl podle zvuku, že na šroubu něco bylo, třeba přirostlá škeble, která způsobila nevyvážení šroubu a ten v otáčkách vibroval. Zkouším zvýšit otáčky až na 3500 a loď ženu rychlostí 9 uzlů na motor. Nic nezvyklého, žádné neobvyklé vibrace či zvuk. Nerozumím tomu. Buď po předchozích událostech s převodovkou jsem přehnaně nedůvěřivý a pochybuji o každém zadrnčení a chtěl bych mít v tu chvíli vizuální kontrolu nad šroubem, nebo mne tak provokuje Neptun abych si také zaplaval v širém oceánu. Bezvětří trvá a tak dalších 8 hodin plujeme na motor. Akumulátory jsou už zcela vybité a stejně bych dnes spouštěl motor pro jejich dobíjení. Energetická rovnováha zajištěná solárními panely, která fungovala v létě ve Středozemním moři zde nenastává. Je únor a doba Slunečního svitu je kratší. Máme i dost dní, které jsou oblačné. Vyrobené elektrické energie je méně než tomu bylo ve slunečném létě Středozemního moře. Dále také přibyl odsolovač mořské vody, který průměrně každý den dvě hodiny vyrábí 10 litrů pitné vody. A poslední kapkou je i můj nový ultrabook Sony VAIO SVD112, který nahradil předchozí mé Lenovo MiiX2. Na rozdíl od Lenova má výrazně vyšší výkon, což oceňuji při střihání filmů v rozlišení FullHD. Pro psaní textů či programování vyšší výkon zde vlastně nepotřebuji ale daň za ten výkon je i 4x vyšší odběr proudu, což lodní energetickou bilanci rozhodně nezlepšuje. Přemýšlím, že nad kormidlem zruším již zmenšenou plátěnou sluneční stříšku a přidám další tři solární panely.

Odpoledne začíná slabě foukat. Vypínám motor, máme už nabito a dávám půl genoy, abychom se v nízké rychlosti do 3 uzlů mohli na laně za lodí umýt a vykoupat. Sice jsem dnes ve vodě byl už ráno ale příprava oběda v salonu, kde teplota se drží na 32°C a vlhkost na 80% mne dokáže dokonale spotit. Spouštím se na laně do proudu za loď a těším se na přijemné omývání proudem mořské vody. Jenže právě loď projela takovým rozsáhlejším polem těch mořských rostlin, které potkáváme celou trasu z Kapverd. Tak to mám současně i s drsným kartáčováním celého těla. V té rychlosti ty rostliny docela dřou. Vylézám, dáváme plnou genou a na zadoboční vítr se rozjíždíme vstříc posledním 300 mílím k Barbadosu. Další dny probíhají klidně ve znamení slabšího větru, který se stočil od Jihu. Oceán je klidný s vlnami do 2 m a my plujeme na plnou genou hnáni zadobočním větrem rychlostí 5 uzlů. Noci jsou však zatažené bez svitu Měsíce a kormidlování se stává velmi obtížným. Není vidět v té tmě naprosto nic, kromě obrysů vlastní lodi. A tak je nutné neustálé sledování kompasu a kormidlování pouze podle něj. Každých pár vteřin loď vychýlí vlna a musíte na výchylku reagovat pouze podle přístrojů – kompas a ukazatel směru větru, aby jste se příliš neodchýlili od požadovaného kurzu a hlavně nestočili loď tak, že vám foukne vítr z druhé strany do plachty. Tím plachta neobyčejně trpí.

Pátek 5.2. přicházejí přeháňky s dešti a prudkými změnami větru. Plujeme více k Jihu než bychom potřebovali, protože při plavbě na kurz dostáváme čistě zadní vítr s velkými vlnami do zádi, které vychylují loď do stran tak, že není možné zajistit aby plachta nedostala poryv větru z druhé strany. Volím proto kurz až o 30° k Jihu od potřebného kurzu. Odhaduji, že za 12 hodin provedu změnu kurzu na opačnou stranu a k Barbadosu tak dokřižujeme na zadní vítr. Ve 3 hodiny předávám směnu Martinovi s Adélou. Vlny narostly a kormidlování jim zprvu moc nejde, tak s nimi další hodinu zůstávám a ukazuji jak na to. Konečně si jdu lehnout, když po dvou hodinách spánku mne budí Vláďa, že sílí vítr. Refujeme genou. V té černé noci se dostáváme pod ještě černější mrak a vítr během minuty silí k 38 uzlům. Když se přeháňka přežene, tak mi zase začíná směna. Zůstávám

na palubě, zase prší. Přehazuji s Lubošem genou na druhý bok. Natahuji se pro kliku a utíkám k levé vinšně abych dotáhl otěž. Podjíždí mi noha, holeň naráží na hranu lodi. Strašná bolest, jako když jsem si před léty zlomil ruku na snowboardu. Na bolest není čas, je třeba dotáhnout rychle plachtu, aby ji vítr nepoškodil. Pak ohmatávám s úlevou nohu, je jen pohmožděná. Kurz se nám daří držet přímo na Barbados. Fouká silně 25 uzlů a my na mírně refovanou genou směřujeme k cíli rychlostí 7 uzlů. Ve 12 hodin předáváme směnu, jdu si konečně lehnout. Spím asi hodinu a budím se horkem. V lodi je už 31°C a extrémní vlhko, teče všude ze mne pot.

V neděli 7.2.2016 v 0:30 UTC po 23 dnech na oceánu a 3005 uplutých námořních mílích přistáváme v přístavu Deep water port v Bridgetown na ostrově Barbados. Čekáme na ráno až otevřou kanceláře pro vyřízení nezbytných vstupních formalit.

Po dni úřadování jsme odbaveni a smíme vstoupit na ostrov. Z pohledu jachtaře shledávám, že Barbadoos není ostrov, kde by bylo možné snadno doplnit zásoby, udělat drobné opravy po tak dlouhé plavbě. Kromě velkého komerčního přístavu v Bridgetown, kde můžete stát jen do odbavení a pak jste vykázáni na kotviště, není na ostrově jediná marina či přístav, kam by bylo možné se s jachtou vyvázat. Dále zjišťujeme, že zde nelze vyměnit prázdné propanbutanové lahve Campingaz za plné. Náhradní díly pro jachty také téměř nemají a kromě hotelů se zde není kde pořádně najíst a nakoupit potraviny pro další plavbu. Lidé jsou sice zde velmi vstřícní a ochotní pomoci, ale nemají jak. Tak pokud nemáte vyloženě Barbados jako cíl přeplavby, tak raději plujte o 100 NM dále na Sv. Lucii, kde je veškeré zázemí pro jachtaře.