



SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

Přeplavba Pacifiku

Ostře proti větru na kosatku

Je 2. dubna a já po ránu vyplouvám z kotviště před městem Cabo San Lucas v Mexiku. Předpověď větru pro nejbližší tři dny je skvělá. Hned po obeplutí známé skály jsem ve vodách Pacifiku a předoblační vítr se opírá rychlostí dvacet uzlů do plných plachet.

Jsem docela v náklonu, ale vítr se zde točí kolem pobřeží a postupně se vzdalující pevninou se stáčí na boční a slábne. V poledne mám již čistý pravobok patnáct uzlů a začíná jachting snů. Nejsou velké vlny a pravidelný bočák žene SNĚHURKU správným kurzem rychlostí 7,5 uzlu, což je pro mě skvělá rychlost s ohledem na plně naložené podpalubí i tanky s patnácti sty litry nafty, třemi sty litry vody, padesáti litry vína, třiceti litry piva

a spoustou jídla. Po letech jsem opět uvolnil větrný generátor, aby přispěl svým výkonem k nabíjení baterií, ale zatím svítí plné slunce a solární panely bez problémů stíhají dobíjet servisní baterie. Samozřejmě řídí autopilot, takže na mě zbývá jenom kontrolní činnost, a také si konečně беру do ruky průvodce na plavbu Pacifikem, abych trochu nastudoval plavbu. To jsem celý já, že se moc nezabývám nějakou přípravou či studiem trasy. Víím, že

duben je správný termín na přeplavbu a předpověď větru je příznivá. Bude foukat od severu z pobřeží USA a to mi stačí. Na Markézy je to přímou cestou 2 600 námořních mil, tak uvidíme, kolik upluji navíc.

První noc občas kontroluji okolí, protože na AIS vidím několik málo nákladních lodí, ale dostatečně daleko. Od té doby již ani jednu až na rovník. Spím v salonu, kde mám rozložené

lůžko, protože to tam nejméně houpe. Noc byla velmi klidná a docela jsem se vyspal. Následující dva dny byly jako ve snu. Stejný stálý vítr bez poryvů a rychlost lodě 7,5 uzlu, bez houpání a s plným sluncem. Přes noc mám spotřebu 150 Ah, o kterou se postará navigace, autopilot a osvětlení. Jakkmile ráno vyjde slunce, tak soláry začnou dobíjet. Dopoledne zapnu ještě na pár hodin ledničku a i tak za plné spotřeby mě soláry dávají 25 A, takže večer mám kompletně dobíto. Po třech dnech nádherné plavby však vítr slábne, stáčí se na zadní a přestává svítit slunce. Nejdříve zkusím plachty na motýlka, jenže směr větru má výkyvy v rozmezí dvacet stupňů, musel bych kormidlovat ručně a rychle reagovat na změnu směru. Kormidlování není zrovna moje oblíbená činnost, takže stáhnu hlavní plachtu a plnou genu s plochou šedesát metrů čtverečních ustálím pomocí pně. Rychlost klesá na pět uzlů, což je dostačující, ale zadní vítr způsobuje veliké houpání na vlnách. Zatím to akceptuji, čekají mě takto další tři dny. Dosud se mi dařilo i vaření a dělal jsem si různé dobrůtky jako zapečené brambory a mnoho čerstvé zeleniny a ovoce ze zásob. Později si také pečú chléb v domácí pekárně. Nyní se však kvůli houpání omezím na rychlá smažená vajíčka. I spaní je nepříjemné. Vždy na chvíli usnu a hned mě budí zhoupnutí. Ale jsem celou noc v salonu, protože široko daleko nikdo není.



Západ slunce nad Pacifikem

Další den vítr ještě slábne a moje rychlost klesá na čtyři uzly, občas i méně, ale stále jsem na správném kurzu. V noci se ještě přidá protiproud s rychlostí půl uzlu, takže musím změnit taktiku, vytahuji hlavní plachtu a pluji na zadobok se změnou kurzu více na západ. Rychlost stoupne na čtyři

a půl uzlu a konečně se přestanu houpat a mohu se trochu vyspat. Poslední dny je stále zataženo, takže přes den se baterie udržují v rovnováze se spotřebou, ale na noc musím nastartovat svůj pomocný benzínový generátor Honda 2,2 kW a dobím baterie. Je to taková moje záloha na přeplavby, kterou po letech konečně využiju. Po dvou dnech se vítr opět trochu otáčí a můžu se tak vrátit na svůj kurz 210 stupňů. Jenže to jsem již na začátku konvergenční zóny, což předznamenávají časté deštivé přeháňky. Zatím však stále plachtím a mám upluto 1 177 mil za devět dní. Dnes však vítr klesá na sedm uzlů a to už opravdu SNĚHURCE nestačí. Hladina je bez vln a deštivé přeháňky omezují viditelnost. Čekat zde na vítr jako staří námořníci může znamenat týden nebo třeba měsíc, takže nastartuji motor a nastavuji přímý kurz na Markézy. Protiproud se různě mění od půl do jednoho uzlu. Kokpit mám uzavřen z návětrné strany plachtou a jsem tak dokonale chráněn před deštěm, když je nejhůř, tak zalezu do salonu. Mohu si v klidu vařit, číst knihy či sledovat filmy na DVD. Jenže při vaření nahlédnu do příďové kajuty a objevím veliké mokré kolo na boku matrace, a to u obou stěn. Při podrobnější kontrole vidím, že do lodě zatéká voda kolem bočních pevných luk. Ty jsem již kdysi přetěšňoval v Karibiku a nyní se závada zase



Odpočinek v kokpitu



Kotviště na ostrově Nuku Hiva

projevila. V Mexiku jsem neměl šanci to zjistit, protože tam za celý rok nepadla ani kapka vody. Později zjistím, že tam zatéká i mořská voda při náklonu a vlnách. Tak pouze dám na matrace staré hadry, aby vsa-

kovaly vodu, a nic s tím jiného nevymyslím. Při kontrole motoru objevím i slabý únik slané vody prasklinkou z koncovky výfuku těsně za motorem. To je rovněž za plavby neopravitelné, takže pomůže izolačka a průsak

vody se trochu omezí. Při motorování použítím také odsolovač, protože se skoro každý den sprchuji a potřebuji motor každých deset dnů propláchnout.

Takto tři a půl dne 530 mil „motoruji“, než se dostanu na třetí stupeň severní šířky. Zde již začíná zase foukat, motor ztichne a vytahuji plné plachty. Nyní mám vítr ostře z levého předoboku dvanáct uzlů a rozjždím se na šest a půl. Postupuji stále na kurzu a 17. dubna o půlnoci překračuji na délce 133° 52' 78" W rovník. Ten jsem poprvé přeplul v roce 2011 při plavbě přes Atlantik do Brazílie na Amazonku. V roce 2019 jsem poprvé přeplul severní pól v Grónsku a nyní tedy znovu přes rovník na jižní polokouli a tentokrát na ní zůstanu hodně dlouho.

Od této chvíle opět nastává plavba snů. Předobojní vítr se drží kolem patnácti a rychlost mezi sedmi a osmi uzly. Dokonce přichází úplněk a oceán se rozzáří stříbrnou barvou. Nikde nikdo, jenom já se svou SNĚHURKOU. Za svítání to překazí čínská rybářská loď na obzoru, jediná, kterou jsem potkal na dohled za celou plavbu. Vítr se opatrně stáčí na boční 70 až 80 stupňů, zmenšuje se náklon a rychlost zů-



Vaření v době, kdy nebyly velké vlny.

stává. 21. dubna před svítáním přichází silný déšť, vítr sílí na dvacet pět uzlů a mění směr na zadák. Sbalím genu a pouze s hlavní plachtou letím směrem k ostrovu Nuku Hiva. Jsem od něj pět mil, ale černá tma nedovoluje nic vidět. Když doplují na jednu míli od jižního poloostrova, tak s vycházejícím sluncem konečně spatřím zemi. Déšť pomalu slábne a mraky se posouvají do středu ostrova, takže mohu rozpoznávat jeho obrysy. Hodinu ještě plachtím podél pobřeží a pak s pomocí motoru zapluji do zátoky Taiohae. Zde kotví asi padesátka jachet, vyberu si volné místo a po devatenácti dnech plavby spouštím kotvu. Poslední tři dny jsem zkoušel rybařit a hned první den jsem měl veliký záběr. Prut je ohnutý do pravého úhlu a nad hladinu v dále vyskočí obrovská ryba, určitě jeden a půl metru dlouhá. Jenže při rychlosti pod plachtami není šance ji vy-

táhnout, chci tedy rychle sbalit genu a zpomalit loď. Posledním pohledem překontroluji prut a ten je již opět volný. Při přitažení návnady na palubu objevím, že ryba svou silou trochu narovnal veliký háček a tím se vysmekla. Další dny jsem už nic nechytil.

Urazil jsem 2 870 mil a byla to plavba, na kterou se nezapomíná. V podstatě kromě motorování a pár dnů se slabým zadním větrem jsem plachtil jako o závod. Doplul jsem na souostroví Markézy patřící pod Francouzskou Polynésii, což je podle mnohých jachtařů nejkrásnější oblast při plavbě kolem světa. Proto se těším na poznávání těchto ostrovů a na další zážitky při mém objevování světových krás.

Text a foto Miroslav Račann
www.snehurka-yacht.cz



Domácí chléb



Plavba s plnou genou

inzerce



Concorde
REISEMOBILE AUS LEIDENSCHAFT

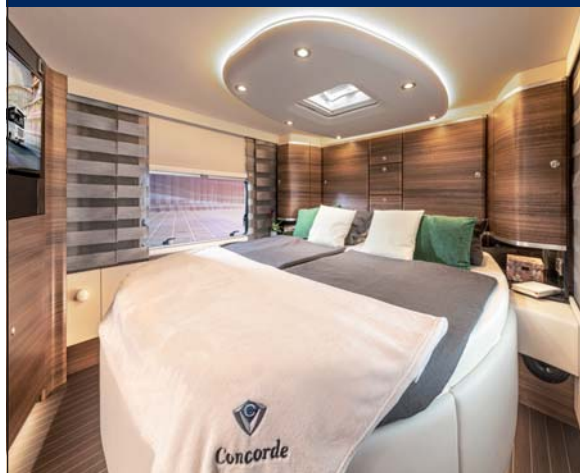


LINER 990 GI

JACHTA NA KOLECH



PRODEJ • SERVIS



BLUE RENT

www.bluerent.cz