

Obsah

Život s Hurikány	2
Jak přežít aneb záchranné systémy	3
Správný výběr člunu na loď	5
Pořádnéj kotevní řetěz Vás na moři může potopit.....	7
Mít loď a nezbláznit se nejde!	9
Plout přes velké moře nebo si loď nechat převézt.....	10
Plánování dlouhých cest.....	12
Lékárnička na lodi.....	13
Holandské Antily a ostrov Curacao.....	15
Holandské Antily a první ostrov Bonaire	16
Holandské Antily a nejzápadnější ostrov Aruba	17
Dominikánská republika	19
Házíme kotvu	21
Jak nezbourat marínu...aneb pár praktických rozumů při kotvení.....	23
Využití počítače na lodi vzrůstá	25
Plavba do neznáma	26
Jak nepotřebovat navštívit supermarket uprostřed moře	28
Fotografování na moři a na cestách	29
Elektriky na lodi není nikdy dost.....	31
Motory na námořních plachetnicích	33
Málo vody pod kýlem aneb, když přístroje stávkují.....	35
Jak vyhrát závod přes Atlantik.....	36
Jak vybrat tu správnou loď?	39
Severní pobřeží jižní Ameriky z paluby plachetnice	41
Dítě na palubě	43
Od jakého věku můžete s dítětem plout?	43
Jak přizpůsobit loď pro plavbu s dítětem?	43
Co když dítě onemocní?	44
Oblečení:	44
O tom jak skalní jachtaři neradi jachtí.....	45
Kdy je se vyplatí uvažovat o koupi vlastní lodě, aneb jak dlouho si loď půjčovat?	46
Kam směřují evropští Jachtaři	48
Jak se vyvarovat pirátů a kriminálních živlů na moři.....	49
Jak to chodí ve světě se servisem lodí a jachtařskými obchody.....	51

Život s Hurikány

V oblasti karibského moře, mexického zálivu a jihu Spojených států jsou od jara do podzimu hurikány častým jevem. Říká se, že některé oblasti, zejména jižně od 12 stupně severní šířky je výskyt hurikánu velmi nepravděpodobný. Čas od času i tam, kde je to velmi nepravděpodobné, zabloudí hurikán.

Hurikán vzniká většinou daleko na Atlantiku jako tropická bouře, která je díky vnějším podmínkám, zejména vysoké teplotě vody akcelerována na hurikán. Obecně lze říct, že čím je teplejší zima a Atlantik má vyšší teplotu, lze očekávat četnější výskyt ničivých hurikánů.

My jsme naštěstí neměli tu čest setkat se s hurikánem, ale setkali jsme se s řadou jachtařů, kteří tu čest měli. V oblasti Karibiku, jsou kotviště, která jsou vyhlášena za relativně bezpečná v období hurikánové sezóny. Je to zejména Trinidad a pak některé maríny na pobřeží Venezuely. Do jisté doby to byla i Grenada, ale tam se před 4 lety přehnal ničivý hurikán a zničil značné množství lodí a marín. Někteří jachtaři zůstávají i severněji například na Martiniku ve velké zátoce Le marin, nebo v Dominikánské rep. v kotvišti Luperon.

Dnes již existuje na většině ostrovů velmi dobrý informační systém o postupu hurikánů a obyvatelstvo je včas varováno. Praxe je ovšem taková, že domy bohatších obyvatel většinou zůstanou stát, protože jsou kvalitněji postaveny, ale chatrče těch, co nemají téměř nic, odletí. Jachtaři se snaží buď stihnout uniknout Hurikánu a odplout okamžitě, kdy se dozví o hurikánu nebo se snaží zajistit loď.

Na internetu: http://www.weatheronline.co.uk/storm_atl.htm je velmi dobře aktualizované zpravodajství o hurikánech, jejich síle rychlosti postupu a směru. Z toho lze určit, zda je možné ještě před hurikánem uprchnout či se na něj připravit. Setkali jsme se s jedním jachtařem z Venezuely, kterým se podařilo prchnout před hurikánem Ivan, ale zastihly je obrovské vlny a vítr v té době už nebyl tak silný. Na velkých vlnách přes 10m, kdy není dost větru, může být velmi nebezpečné, udržet kurs lodi. Mluvili jsme s řadou jachtařů, kteří přežili hurikán na kotvách. Většina se shodla na tom, že je dobré dát minimálně dvě kotvy před přídíl asi 30° od sebe. Nedělat kolem lodi pavouka spousty kotev. Většina lodí je před hurikánem opuštěna a ty potom splouvají a navzájem se do sebe zahakují a stahují se. Hurikán je jeden obrovský vír větru, a když přijde, fouká z jedné strany, pak přijde střed hurikánu, kde je téměř bezvětří a nakonec se vítr otočí a přejde druhá část hurikánu. Právě ta druhá část hurikánu je pro zakotvené lodě nejnebezpečnější. Lodě se při průchodu první částí hurikánu zaseknou kotvami a drží, pokud mají trochu štěstí, ale když se vše otočí a přijde stejně silný vítr z druhé strany, lodě se otočí, kotvy se často uvolní a řada lodí právě v tomto okamžiku spluje na břeh.

Jsem toho názoru, že pokud to není nutné je zapotřebí zakotvit loď na místech, kde je pravděpodobnost výskytu hurikánu co nejmenší. Čím jižněji, tím lépe. Pohybovat se s lodí v hurikánové sezóně vyžaduje, trochu štěstí, denně aktualizovat informace a okamžitě reagovat. Myslím si, že lze hurikánu s větší částí uniknout, to platí zejména pro motorové lodě, ale i plachetnice má velké šance pokud reaguje hned.

Jsou maríny jako např. na Curacau, kde mají suché stání vybaveno oky zalitými v betonu. Přes tyto oka je loď popruhy přitazena. Na druhé straně nás právě v této marině okradli na pracích, které neudělali, ale donutili nás je zaplatit. Je určitě lepší volit suché stání na pevném povrchu. Pokud loď stojí na nezpevněném povrchu, vítr časem loď rozkýve, stojany se zarazí hlouběji do země a hrozí pád lodi nebo zlomení stěžně.

Když máte trochu štěstí, přežijete a můžete plout dál a to neplatí jen o hurikánech!

Jak přežít aneb záchranné systémy

Dnes bych se chtěl věnovat tomu, co má za určitých okolností sloužit k zajištění pomoci posádce lodi v nestandardních situacích.

Na záchranné systémy lodi se můžeme dívat ze dvou pohledů. Jedním je splnění předpisů pro plavbu danou oblastí a tím druhým je skutečná praktická nutnost těchto systémů k zajištění bezpečnosti posádky. Z praktické zkušenosti mohu říct, že to, co na lodi skutečně máte a v jakém stavu, Vám zkontroluje jednou za pár let inspektor, který Vám prodlouží "technickou". Účastníte-li se závodů, tak projdete velmi podrobnou kontrolou závodní komise a pak snad v oblastech jako je miss Horn, jsou kontroly místních úřadů také velmi důsledné. Jinak je vše na Vás.

Pojďme se nejdřív věnovat komunikačním systémům.

Lod' by měla být vybavena VHF vysílačkou, což je jeden z prvních možných komunikačních systémů, který využijete na moři ke komunikaci s ostatními plavidly. Nové vysílačky už mívají funkci jednoho tlačítka, které spustí nouzové volání s udáním pozice, které se neustále opakuje a vy se v takové vážné situaci můžete věnovat důležitější věci než je obsluha VHF. Něco podobného zajišťuje i bóje EPIRB, pouze s tím rozdílem, že opracuje na frekvenci 406 MHz. Tato bóje po spuštění aktivuje vysílání nouzového volání o pomoc, kde je udána pozice a identifikace lodi. Každá EPIRB bóje je registrována ke konkrétní lodi.

Mezi další rádiové systémy můžeme zařadit i letecký záchranný systém Breitling emergency na frekvenci 121,5 MHz. Tento systém má výhodu, že je součástí náramkových hodinek a v případě situace muž přes palubu jej můžete mít vždy u sebe. Všechny tyto systémy předpokládají určitý dosah okolních plavidel, případně letadel. Budete-li uprostřed atlantského oceánu daleko od ostatních lodí a mimo trasy leteckých linek, záchranné systémy budou sice vysílat, ale nikdo je neuslyší. Řada lodí také proto ráda využívá účasti nebo připojení se ke konvoji transatlantického závodu, pro překonání plavby mezi kontinenty, aby měly v případě problémů pomoc v dosahu. U transatlantického závodu ARC, který se pluje každý rok z Kanárských ostrovů do Karibiku na St. Luciu, se účastní pravidelně kolem 200 lodí. V průměru dvě posádky ročně volají o pomoc a díky tomu, že lodě jsou od sebe vzdáleny většinou ne dál, než 200 Nm je pomoc do cca 24 hod dosažitelná. Dobrým pomocníkem pro zajištění komunikace a řešení záchranné akce, je také satelitní telefon. Jednak se s ním dovoláte na moři bez problému všude a potom operátor je schopen určit přesnou polohu Vašeho volání. Přezenu-li to, ztratíte-li uprostřed oceánu GPS, zavoláte ze satelitního telefonu operátorovi a on Vám řekne, kde jste. Jedním s posledních komunikačních systémů jak o sobě dát vědět jsou rakety. Čas od času je nutné koupit rakety nové, protože jejich trvanlivost stejně jako u hasicích přístrojů je omezena.

Mezi důležité vybavení lodi, která může významně pomoci při krizové situaci je kvalitní a výkonná bilge pumpa. Mimo to, je nutné mít minimálně jednu manuální. V případě, že máte ambice účastnit se závodů, potřebujete dvě. Záchranné vesty jsou na každé lodi samozřejmostí, ale je důležité mít je na přístupném a rychle dostupném místě.

Jednou z důležitých věcí, které je nutné mít s sebou, je záchranný ostrůvek. Měl by být pro takový počet osob, pro který je Vaše loď homologovaná. Každý rok by měl mít inspekci. Není od věci zúčastnit se osobně inspekce ostrůvku, která se skládá z jeho vystřelení a prohlídnout si, co Vás čeká. Je nutné mít ostrůvek přidělaný na palubě nebo relingu, tak, aby bylo možné ho bez časových a technických prodlev uvolnit a lano, které aktivuje nafouknutí ostrůvku mít dobře přivázané k lodi. V případě potřeby pak ostrůvek pouze odříznete z popruhů a odhodíte.

Nejčastější příčinou úmrtí jachtařů není situace, kdy se loď potopí, jak nám nutí snad každý film, kde se vůbec nějaká jachta vyskytne, ale je to pád člověka přes palubu. Tuto situaci doporučuje většina instruktorů jachtingu si vyzkoušet. Zjistíte, že to není tak snadné a jednoduché, zejména za bouřlivého počasí, což rozhodně na poprvé nezkoušejte. Významným pomocníkem v případě muže přes palubu je funkce GPS, MOB / man over board/. Tato funkce Vám zajistí přesnou navigaci k místu, kde jste ji aktivovali. Zejména v noci je šance nalezení člena posádky na moři velmi malá a okamžitá aktivace MOB výrazně zvýší šance nalezení. V těchto situacích samozřejmě využijete i záchranného kruhu a tyče s bójí, na jejímž vrcholu je reflexní páska. Ta Vám umožní právě za vyšších vln udržet polohu, kde se tonoucí vyskytuje. Vyhozený kruh už za druhou větší vlnou ztrácíte z dohledu. Velmi důležité je správné upevnění kruhu a bóje na lodi, aby bylo možné ji okamžitě vyhodit. Většinou je to na lodích zašmodrchané tak, že je to nepoužitelné k okamžitému vyhození, což ztrácí smysl.

Stojí za to se také zamyslet nad tím, kde se plavíte a zda funguje v daných vodách nějaký záchranný systém, který Vám v případě potřeby poskytne pomoc. Jeden z nejlepších pobřežních záchranných systémů funguje v Anglii, kde jsme byli několikrát svědky záchranných akcí, za pomoci speciálních plavidel a vrtulníku. Dokonce se nám stalo při bouřlivé plavbě do Plymouthu za větru kolem 40kn se nám pověsil asi 100 m od stěžně vrtulník, na tabulce nám ukázal číslo kanálu pro komunikaci a dotazoval se, kam plujeme, zda nemáme potíže a vizuálně kontroloval, že máme na sobě záchranné vesty.

Pohybujete-li se pak například ve vodách Venezuely, můžete počítat s tím, že Vám někdo pomůže nebo místo toho také třeba okrade...

Správný výběr člunu na loď

Člun na lodi je jak boty na souši. Všude tam, kde není marina a lze kotvit tak se suší na břeh bez člunu nedostanete. Jsou oblasti, kde je více příležitosti nalézt marínu, to platí zejména pro civilizovanější svět a naopak jsou oblasti, kde na marínu nenarazíte, ať hledáte, jak hledáte.

A teď zní otázka, kam se budete plavit a zda potřebujete člun jako nouzového pomocníka nebo denního partáka.

Budete-li člun používat skutečně jen nouzově, pak bych dal jako prioritní hledisko skladnost a velikost odpovídající počtu přepravovaných osob. Motor na nouzovku snad ani nepotřebujete. Budete - li motor používat třikrát ročně, strávíte více času jeho údržbou než užitím.

Když ještě třeba nevíte, co Vás kde čeká, a nemáte ještě jasno, kterým směrem poplujete, vězte, že stejně dojdete k tomu, že budete potřebovat partáka a ne nouzovku. Připlujete do oblastí, kde budete muset překonat vlny a silný protivětr při plavbě za nákupem, nebo třeba zásobením vody. Pak budete nadávat na každý motor slabší 5 koní a zároveň budete proklínat, proč jste si nekoupili větší člun a ze zpevněným dnem. Já jsem si přesně takový člun koupil, malý a motor 3,5 koně. Boty a vše co by mělo zůstat suché do igelitáku... Obdivoval jsem vždy jak kolem mě sviští 15tikoňová Yamaha a pak jsem v obchodech studoval nabídku člunů a motorů. Nakonec mé rozhodování urychlili piráti ve Venezuele, kteří nám v noci malý a pomalý člun ukradli, dobře jim tak! Mne již nebránilo svědomí jít a konečně koupit člun podle svých představ. Nutné je, aby člun neměl ploché dno, jinak těžko drží stopu, špatně zatáčí a v kombinaci se silnějším motorem se stává nesmyslem na vodě. Pak jsou možnosti koupit člun s nafukovacím dnem, bude lehčí a skladnější, ale přece jen nebude dost tuhý. Čluny s pevným dnem jsou z 99% z laminátovým dnem, a z 1% hliníkové dvouplášťové dno. Pevné dno se určitě vyplatí, prorazíte jej s menší pravděpodobností a zvláště v oblastech, kde jsou korály. Dle mého názoru je nejlepší volba dvojité hliníkové dno, nižší váha, vysoká pevnost a odolnost proti průrazu. V kombinaci s 15 koňovým motorem optimální parták. Samozřejmě je nutné mít na lodi dostatek místa nejen na člun, ale také na motor. Na motor je vhodné mít vrátek na vyzvednutí. Váha motoru je již taková, že jej s problémy bez vrátku dostanete na palubu s velkým rizikem, že Vám spade do vody. Lze, ale přes výtah vytáhnout celý člun i s motorem na palubu a pak motor snadno a bezpečně přemístíte. V řadě oblastí je stejně nutné člun vytažovat každou noc na palubu. Platí to zejména pro oblast Karibiku. Pak snad zbývá zvolit správnou značku motoru a tam bych se řídil tím, co je nejrozšířenější to vám všude opraví, díly budou nejmenší problém. Pokud se budete plavit v oblastech, kde je hodně sluníčka je nutné nechat si ušít obal na člun a rovněž na motor.

Nakonec je nutné opatřit si nějaký ten zámek na člun a zvláště na motor k člunu. Zajímavé zámky jsou na adrese: www.stazo.nl/html/smartlock.html. Pošlou jej na dobírku a funguje bezvadně. Nechci zde propagovat značky jednotlivých člunů a motorů, ale člun s hliníkovým dnem dělá snad jen firma AB, což je Venezuelská firma, která rovněž čluny hodně vyváží do USA. Z motorů je u rybářů a jachtařů jednoznačně nejrozšířenější a nejchválenější Yamaha. Pokud chcete dostatečný výkon tak doporučuji 15 koní, je to minimum, aby se za ním dalo lyžovat a zase dostatečný výkon na překonání vln a protivětru. Silnější motor již už dost těžký na to, abyste pak tahali člun s motorem na pláž.

Pořádněj kotevní řetěz Vás na moři může potopit

Zakotvit bezpečně loď na kotvě je základ. Loď je dobře a jistě zakotvena ani ne tolik kvůli kotvě samotné, ale zejména díky kotevnímu řetězu, kterého je dobré vymotat minimálně trojnásobek nejlépe pětinásobek hloubky. Přejde - li silný vítr a vlny pak se kotva necuká při každém napnutí a neposouvá se.

Měli jsme 20t vážící jachtu Blue Thunder do nedávna vybavenou 50m dlouhým a 8 mm silným řetěz. Několikrát se mi stalo, že jsme se na kotvě posunovali a tak jsem ve Venezuele vyměnil řetěz za 10 mm a opět 50m dlouhý. Stání na kotvě se výrazně zlepšilo.

Od výměny řetězu jsme stále pluli na západ, po větru a tak jsme nemohli zpozorovat to, co nás málem potopilo uprostřed karibského moře. Letos v únoru jsme se vydali na plavbu z Bonaire, což je na jihovýchodě karibského moře na sever do Dominikánské republiky a pak dále na Kubu a Floridu. V oblasti Karibiku vane převážně pasát, který fouká z východu, případně ze severovýchodu. My jsme měli trochu smůlu a měli jsme silný severovýchodní vítr po celou dobu plavby s Bonaire do Dominikánské republiky s nárazy až k 50 km, přesto, že předpověď hovořilo o východním větru kolem 25 km. Naše plavba se tak stala velmi nepohodlnou proti větru cca 40 °a hlavně proti velkým vlnám. Už na počátku, když se zhoršilo počasí, jsem pozoroval, že se nám hodně boří příď do vln, ale nevěnoval jsem tomu příliš velkou pozornost. Přičítal jsem to tvaru vln a docela velké rychlosti, kterou jsme se proti větru pohybovaly. Chcete-li aby Vaše loď hodně stoupala, je zapotřebí ji i v silném větru přiměřeně oplachtit a udržovat rychlost, která Vám dovolí stoupat. O to je bohužel plavba nepohodlnější, ale pro loď, která je technicky v pořádku by to neměl být problém. Bohužel v našem případě jsem si to pouze myslel a realita mi později ukázala opak. Naše rychlost se pohybovala 8 - 9 kn, vlny občas přeletěli přes příď až ke kormidlu, což se obvykle u 15 metrů dlouhé Blue Thunder neděje.

V noci jsem slyšel, že se zapnula bilge pumpa, což mne překvapilo, za celých 8 000 Nm se nikdy nestalo, že by do lodi pronikla kapka vody. Nadzvedl jsem podlážky a v prostoru kýlu se převalovalo několik desítek litrů vody, která neustále přibývala. Bilge pumpa přestala zanedlouho fungovat. Okamžitě jsem začal hledat zdroj přitékající, bohužel slané vody, pozavíral jsem všechny výpustní a vpustní ventily, ale nic jsem nenašel. Nakonec jsem hledal v přídi a úplně vpředu jsem viděl, jak přitéká voda mezi elektrickými kabely. Uvnitř vpředu příď končí 5mm silnou přepážkou za kterou je prostor pro plachty a kotevna. Věděl jsem, že tam není žádná prostup ani žádná díra a voda nemůže prosakovat přes 5 mm hliníku. Stočil jsem tedy loď po větru, zmenšil oplachtění a vydal se na příď. Při plavbě proti větru v těch podmínkách, které byly té noci, nebylo bezpečné jít na příď. Otevřel jsem prostor na plachty, kde se vejdou tři dospělí lidé a ten byl plný vody. Úplně nahoře příďového prostoru jsou prostupy na kabely, které vedou na příď ke kotvě a přednímu světlu. Těmi se dostávala voda v náklonu do lodě. Okamžitě jsem s čelovkou na hlavě začal vyskládat plachty, fendry a další věci s příďového prostoru a přivazoval je na palubě, abych mohl kýblem vybrat vodu. Spinaker a některé plachty jsem musel vytahovat lany přes vinšny, protože nebylo možné s nimi hnout. Manželka mezitím vypumpovala vodu ruční bilge pumpou. Po dvou hodinách jsme byli hotovi. Zjistil jsem, že jsme přišli o bilge pumpu, protože se do ní dostalo množství nečistot z izolace lodi a spálil se elektromotor. Přemýšlel jsem, kudy se mohla voda dostat do příďového prostoru a ještě v takovém množství. Nakonec jsem došel k závěru, že na Curacau, kde mi měnili teakovou palubu, zřejmě špatně usadili poklop a tudy voda vniká. Další noc se situace opakovala, ale byl jsem již připraven a závčas jsem vodu "vykybloval".

Když jsme dopluli po třech dnech do Dominikánské rep., tak jsem chtěl v maríně s hadicí najít, kudy voda přitéká, bohužel jsem nenašel ani kapku vody, která by prosakovala jediným možným otvorem. Došel jsem tedy k závěru, že máme těžkou příď díky řetězu a voda se hrne kolem vstupu řetězu do kotevny a tudy pak dále, ale byla to bohužel jsem polovina pravdy. Na Kubě mi opravili elektromotor od bilge pumpy a já ucpal vstup řetězu do kotevny. Vypluli jsme opět za podobného počasí z východu Cuby na 300 Nm vzdálenou Floridu. První noc se situace k mému šoku opakovala. Nerozuměl jsem, kudy by mohla voda přitékat, když je jediné možné místo ucpané. Nakonec jsme na Floridě zjistili, že se příď natolik v náklonu boří do vln, že se dostává velmi dlouho pod hladinu i odtok na dně kotevny, který vede na vodorysku. Ten nakonec nesloužil jako odtok, ale jako přítok.

Člověk by si řekl, 20 t vážící loď, co je to pár kil řetězu navíc na přídi, ale bohužel se porušila jistá rovnováha a snad i určitá nedokonalost jinak téměř dokonalého Van de Stadt. Pravdou je, že jak přibývá mil, přibývá i krámů, které se mimo jiné uskladnili v příďovém prostoru, což také přispělo k přetížení přídě. Pozor tedy na velmi důležitou rovnováhu loď, chcete-li něco těžšího uskladnit v přídi, raději si to dvakrát rozmyslete.

Mít loď a nezbláznit se nejde!

Roste počet jachtařů, kteří se rozhodli nepůjčovat si dál loď, ale pořídit si vlastní a plout si svobodně tak kam je napadne. Pojdme se zamyslet nad možnou realitou této plavby.

Když začnete s jachtingem je to jako droga. Nejdřív se pohnete na plachty někde na rybníku a zjistíte jak je to úžasný pohybovat se jen tak na vítr sem a tam. Nakonec se Vám podaří vrátit se třeba i zpět na místo odkud jste vypluli. Zjistíte, že se dá stoupat proti větru a nakonec zažijete pár silnějších větrů. V hospodě se to nazve orkánem, kdy jste bojovali o holý život na rozbouřeném rybníku, kde se nedalo přes vodní tříšť u hladiny ani dýchat. Nakonec si řeknete, když jste to přežili na rybníku, proč to nevyzkoušet na moři. Jen směle do toho, tam většinou fouká, někdy až až. Chce to asi něco většího jak "serf nebo evropu " a nakonec se s někým svezete nebo si sami něco pronajmete. Je to zase úžasný, dá se tam přespát a žít vlastně na moři, dostanete se z ostrova na ostrov, z kotviště do kotviště a zažíváte to, co by bez lodi možné prostě nebylo. Krásné romantické zátoky, koupání a potápění u lodi a cítíte se svým pánem. Netrvá dlouho a zase se rozfouká, tentokrát to není jak na rybníku, je to horší, větší vlny a vše je nějak větší. Pokud Vás to neodradí tak máte vyhráno. Třeba Vás právě ten "boj o život" motivuje se stále vracet a vracet.

Nakonec zjistíte, že bude nejlépe oddat se té svobodě na moři zcela a pomalu začnete podřizovat svůj soukromý a pracovní život jachtění, až si nakonec po dlouhých úvahách pořídíte svoji loď.

Posháníte spoustu věcí, nakonec to vše stojí o trochu více, než jste počítali, ale nevadí. Vyplujete a je to nádherné, skutečná svoboda, můžete plout, kam si umanete. Potkáváte lidi, námořníky, různé a různé, osudy na knihy. Tak chvíli plujete a ta Vaše lodička potřebuje tam to a pak zase toto, tak ji to koupíte, opravíte, seženete. Ale ono to nekončí, ale začíná. Chcete plout, ale chcete taky, aby Vám to vše fungovalo, a ono to tak vždy není.

Moře je silné a mocné a tam Vám vezme kus plachty, tu se dostane do pozičního světla, trochu poškádlí kotevní vinšnu a nakonec se pustí i do motoru.

Když to hned neřešíte tak to začne růst až trochu přes Vás. Někde v dalekém světě, ale nefunguje vše tak jak jste zvyklí u nás. Ale vy jste zodpovědný a navíc jste na svoji loď puntičkář, což s úspěchem zakrýváte zodpovědností a tak Vám to začne přidělovat starosti, nejdřív tu a tam něco vyřešit. Za chvíli se z toho stane permanentní boj o udržení lodě pohromadě. Nakonec začnete docházet k názoru, že jste právě proto začali jachtit, že je to svoboda, plout jen tak na vítr a nic nepotřebovat. Jste -li připraveni brát údržbu lodě jako její součást a její časové a finanční potřeby s chladnou hlavou máte vyhráno.

A tak vážení neberte to vše moc vážně, plujte, a mít vlastní loď si dvakrát rozmyslete, a když už si to nenecháte rozmluvit tak buďte připraveni, loď bude náročnější než manželka!

Plout přes velké moře nebo si loď nechat převézt

Už samotný název článku napovídá, že jeho autor nemá rád dlouhé přeplavby. Pravda je, že když si splníte sen přeplout Atlantik nebo jiný oceán, není to podruhé již tak silná výzva. Vloží-li se do toho více faktorů, začnete zvažovat varianty a tím se dnes budeme zabývat.

Máte-li loď, stojí Vás její provoz ročně přibližně 10% její kupní ceny, což ať chcete nebo ne, je tak. A pokud jste nuceni již platit a platit pak chcete také jachtit, jinak celá ta zábava nemá žádný smysl.

Naším příběhem je, že jsme v roce 2004 pluli z Holandska postupně kolem Evropy a pak přes Atlantik do Karibiku, kde jsme za čtyři zimy propluli téměř všechny ostrovy, nejdříve na jih k Venezuele a pak zpět přes Kubu na Floridu. Pokračovat dále do Pacifiku jsme zatím zavrhlí, plujete - li se dvěma dcerami ve věku 1 a 3 roky tisíce Nm je to mimořádně náročné a rozhodně dlouhé přeplavby nejsou ničím zábavným. Plout tedy zpět přes Atlantik nemělo s rodinou smysl, žádný zajímavý závod nebyl vypsan, abychom měli možnost změřit síly, tak jak jsme to úspěšně učinili při plavbě z Kanárských ostrovů na St. Lucii, kdy se nám v roce 2004 podařilo vyhrát ARC.

Loď na Floridě zůstat kvůli hurikánům nemůže a tak by bylo nutné plout minimálně do Severní Karoliny. Plavba podél východního pobřeží USA není až tak zajímavá, zvláště pokud máte stěžeň 25m a mosty u vnitřních vod jsou cca 16m. Pak tedy doplujete v létě na sever USA a začíná zima. Buď tedy přezimovat, nebo přeplout na což je na podzim poměrně pozdě.

Chcete -li loď využívat i v létě a mít ji blízko, což pro nás po čtyřech letech cestování za lodí tisíce kilometrů bylo velkým lákadlem znamenalo přepravit loď do Evropy. Pokud se budeme bavit o středozezemním moři pak tedy cca 4500Nm přes Azory a pak někde do Francie. Plout by znamenalo dva měsíce, na což jsem letos již neměl čas po dvou měsících strávených začátkem roku plavbou z Venezuely přes Dominikánskou republiku a Kubu na Floridu. Zbývalo pak tedy nechat si loď převézt někým, což jen při myšlence naprosto zavrhuji. Stejně jako většina z nás nepůjčuje ženu, půjčit loď, aby Vám s ní někdo přeplul je holý nesmysl. Plout pak s vědomím, kdy nevíte co je kde případně načatého a co vše se přihodilo během 4500Nm není s klidným svědomím možné. Pokud se jedná o charterovou loď pak je situace rozhodování úplně jiná, to je prostředek výdělků a nikoli srdcová záležitost.

Poslední možností je nechat si loď převézt jednou ze společností, která to zajišťuje rychle a profesionálně na speciálních nákladních lodích. Cena převozu lodi není tak vysoká porovnáte-li náklady přeplavby ať již přímými, doprava, jídlo, ale také opotřebení materiálu během 4500Nm a nepřímými, co nevyděláte za dva měsíce, kdy jsme mimo dění.

Nakonec jsme vybrali společnost Docwise, která nám nabídla dovézt loď až na Cot D'Azure. Navíc tato společnost má speciálně vybavené lodě, které se částečně potopí, a vy pak vplujete dovnitř. Způsob této přepravy je velmi šetrný a rychlý, za 16 dní máte loď na druhém konci světa, kam jste na plachty pluli dlouhé měsíce.

Cena přepravy lodě závisí samozřejmě na rozměrech lodi. U naší lodi 48 stop, 4,6m šíře, váhy 20t jsme se dohodli na ceně 20tis USD. Za tuto cenu nyní můžeme využívat loď v létě ve středozezemním moři, což v době hurikánové letní sezóny v Karibiku možné bezpečně není.

Pro ty, kteří plánují v budoucnosti využít podobného způsobu přepravy, zde mám pár zkušeností. Především dopravní společnost vyžaduje detailní rozměry lodě, které běžně nenaleznete v plánech. Doporučuji, máte-li loď vytaženou z vody změřit si všechny možné míry Vaší lodi, jedná se zejména o vzdálenosti kýlu a kormidla od sebe, od zádě a přídě, délka kýlu, výška kormidla na vodorysku atd.

Dopředu budete informováni o termínu nalodění. Termín se může měnit +- 5 dní dle počasí, kdy připluje transportní loď z druhého konce světa. Transportní lodě se zdrží v přístavech v průměru dva až tři dny a ihned plují s novým nákladem. Letíte-li nalodit loď např. do USA s tím, že počítáte termín nalodění, je zapotřebí mít dostatečnou rezervu před a po, protože přesný termín znáte cca týden před naloděním. V termínu a čase nalodění musíte být skutečně přesně, jinak hrozí, že budete hradit náklady za zpoždění celého transportu. Doporučuje se sundat plachty, zejména hlavní plachtu, nebo ji pevně svázat po délce lanem. Loď připravit na palubě jako byste pluli do 50 uzlového větru. Transportní loď se pohybuje rychlostí kolem 25 kn a pokud má protivítr třeba 20 kn na Vaši loď působí vítr 45kn. Stalo se již, že plachetnice přišla o špatně zajištěnou hlavní plachtu. Nalodění probíhá tak, že se transportní loď částečně potopí a loď v přesně naplánovaném intervalu vplují dovnitř za asistence posádky a její navigace. Znalost angličtiny je naprosto nezbytná, ale tu dle mých zkušeností na lodích neznají na světě snad již jen Francouzi. Po vplutí zajistí posádka Vaši loď, potápěči instalují kozy, na kterých loď po odčerpání vody stojí. Pokud budete transportovat plastovou loď, je vhodné vědět, kde máte přepážky a naznačit potápěčům, v kterých místech instalovat kozy v místech přepážek, aby nedošlo k proražení plastu, u hliníku nebo železa to není životně důležité, ale rovněž může dojít k promáčknutí. Transport z Floridy do Toulonu trvá cca 16 dní. Opět jste přibližně informováni o termínu vylození a ten se upřesní cca 5 dní předem. Velkým problémem je z tohoto důvodu rezervace místa v maríně zvláště na Cot D'Azure. Místa na tomto pro jachtaře nehostinném pobřeží v marínách prostě nejsou, kryté zátoky rovněž téměř vůbec a vítr Mistral chodí tak jednou za 8 dní o síle až 50kn. Pokud nemáte zajištěné kotvení, brzy zjistíte, že s radostí dáte pobřeží France "S Bohem". Letos v červenci jsme s dvěma dětmi na palubě byli nuceni plout ve větru 55Kn a naše žádost nutného zakotvení v maríně St. Tropez byla zamítnuta. Po proplutí několika desítek zemí byl návrat do staré dobré Evropy trošku šokem, ale ten opět končí opuštěním Francie.

Plánování dlouhých cest

Když plánujete svoji plavbu, ať už je to na týden či několik let spojuje to pár základních témat, kterých se určitě dotknete a pro něž pak hledáte potřebné informace.

Jednou z prvních je, kam vlastně. Za teplem či dobrodružstvím nebo větrem či třeba závodit. Když zvolíte směr tak pak musíte definovat období a to někdy pro daný směr nemusí odpovídat zrovna termínu vaší původní představy. Jsou oblasti, a to zejména kolem rovníku, kde se pravidelně v určité období nedoporučuje plout. V určitá období se tam vyskytují silné tropické bouře, Hurikány, Cyklóny či tajfuny, ale jde vlastně o totéž.

Stejně tak, chcete-li plout pro nás asi neblíží Atlantský oceán do Karibiku pak je také pouze jedno vhodné období a to druhá polovina listopadu a zpět zase nejpozději v dubnu. Rozhodnete-li se pro Horn pak určitě ne v létě, ale snad od prosince do poloviny února. V některá období je prostě v určitých oblastech nepříznivý vítr, proud či teplota. Některé trasy není téměř možné plout po celý rok. A to je třeba, chcete-li se dostat z Karibiku do Brazílie. NA straně východního pobřeží Jižní Ameriky je tak silný protiproud a protivítr, že je rychlejší vzít to z Karibiku zpět do Evropy a pak zase zpět přes Atlantik do Brazílie. Je to sice o několik tisíc námořních mil delší, ale rychlejší. Právě pro plánování takových plaveb Vám pomůže skvělá kniha od Jimmy Cornella "World Cruising Routes". V této knize naleznete přes 1000 námořních cest pro plachetnice přes všechny oceány, včetně doporučených období a souřadnic. Přesto, že to vypadá, že tuto knihu prodávám, není to tak, ale pravda je že většina Cruisingových jachtařů ji má ve své knihovně.

Když už zvolíte období a trasu, pak zbývá plánovat čas, doladit vzdálenosti a aktualizovat časové předpoklady plavby na Vaši loď. K tomu poslouží námořní mapy ať už papírové nebo některý z využívaných softwarů. Já používám osvědčené MaxSea, do kterého si můžete stahovat i počasí a analyzovat dlouhodobě podmínky v dané oblasti.

Jedním s posledních témat, které Vás bude zajímat je politická situace, bezpečnost v daných zemích a oblastech, zda nebudete potřebovat VIZA nebo třeba speciální očkování.

Jsou oblasti, kde je vhodné nakupovat potraviny, a jsou oblasti, kde jsou dostupné v omezeném výběru nebo jsou naopak několikanásobně drahé. Například ve Venezuele natankujete litr nafty za 0,5 Kč, zatímco o 200 mil dál, natankujete litr nafty za 30 Kč. Spousta jachtařů Vám v Panamě řekne, ať nakupíte co nejvíce potravin, protože na Tahiti jsou takové ceny, že musíte vydržet až do Austrálie.

A zbývá už jen doprava. Pokud nevyplouváte z Evropy nebo naopak předpokládáte, že se budete vracet od někud ze "světa", je dobré si předběžně zjistit letecké společnosti a kontakty, kdo Vám to případně zajistí. Zajišťování letenek dlouho dopředu, budete-li plout, se mi většinou nevyplatilo, buď jsem to nestihl, nebo byl zbytečný stres. To snad neplatí pouze pro přeplavbu Atlantiku. Pokud absolvujete pouze tento úsek, dá se to dobře spočítat. Pokud zvažujete koupit jednosměrné letenky, vychází často draž než obousměrné a tak je výhodnější si koupit obousměrné a jednu nechat propadnout, případně si koupit celý pobyt u cestovní kanceláře a jste často na ceně jak u samostatné letenky. Když pak příplujete na nějaké exotické místo, zjistíte, že je levnější a jednodušší koupit si letenku tam a můžete, chcete-li, letět třeba domů, když tam není vláda.

Nakonec jsou stejně nejlepším zdrojem informací jachtaři sami a ti se v dobré hospůdce o ničem jiném stejně nebaví.

Lékárnička na lodi

Dobře vybavená lékárnička je základním předpokladem k tomu, aby se nic nestalo...

Plánujete - li delší plavbu nebo plavbu někam, kde není lékařská péče na takové úrovni, jako u nás je nutné se na to připravit. Pominu-li Evropu, lze říct, že je jen málo zemí, kde je lékařská péče na tak vysoké úrovni jako u nás. Ještě než začnete vybavovat lékárničku, je dobré mít někoho, nejlépe praktického lékaře k tomu, aby Vám pomohl sestavit a zajistit její obsah. Jistě pro Vás bude plus bude-li podrobně informován o Vašich plánech a budete-li mu moct v případě potřeby zavolat ve dne v noci pro případné konzultace. Je dobré lodní lékárničku rozdělit na dvě části: a to na část "první pomoc " a na část " ostatní ",

Vybavujete-li lékárničku na delší dobu do odlehlých koutů světa, rozroste se do spousty krabiček a všeho možného a těžko se pak něco rychle hledá, nevytvoříte-li si dopředu nějaký systém. Proto je zejména dobré mít první pomoc oddělenou pro rychlé použití. Zároveň je praktické udělat si seznam léků a rozdělit jej dle použití.

Budete-li skutečně řadu týdnů odkázáni jen na sebe, rozhodně doporučuji si po letech zopakovat kurs první pomoci, zjistíte, že se dozvíte spoustu nových informací, a když ani to ne posílí to Vaši sebedůvěru. Zároveň zvažíte zařadit do lékárničky první pomoci i léky a nástroje, které v civilizaci používá lékaři záchranné služby.

Naše lékárnička obsahuje např. nastřelovací injekci do kosti, adrenalin apod. Je dobré se něco dozvědět o šití a zajistit si potřebné vybavení. Rozhodně je dobré mít ve vybavení lékárny sponkovačku na kůži, kterou snadno zašijete méně hluboké rány. Pro případ neprůchodnosti horních cest dýchacích existuje také velký pomocník QUICK TRACHY, duté jehličky, které zajistí dýchání.

Váš "tahák " u lékárničky pak může vypadat např.:

Resuscitace - dospělý

- silný úder do hrudní kosti
- 30 x stlačit hrudník
- záklon hlavy, předsunutí spodních zubů před horní
- 2 vdechy
- dále 30:2
- připojit kyslík k ambuvaku
- intraoseální jehla
- adrenalin 1 ampule ihned, další pak po 3 - 5 minutách
- doba resuscitace 30 min. u podchlazeného déle

Resuscitace - dítě

- přiměřený úder do hrudní kosti
- 5x stlačit hrudník
- záklon hlavy, předsunutí spodních zubů před horní
- 1 vdech
- dále 5:1
- připojit kyslík k ambuvaku
- intraoseální jehla

- adrenalin 1 ampule + fyziologický roztok do 10 ml stříkačky, 1 ml ihned, další pak po 3 - 5 minutách
- doba resuscitace až 50 min. u podchlazeného déle

Neprůchodnost dýchacích cest

1. cizí těleso, které nelze vytáhnout: koniotomie - 3-6 růžových jehel event. koniotom dále jako u resuscitace

2. otok v oblasti krku - štípnutí hmyzem, zánět příklopky, laryngitida, laryngospasmus:

- nepokládat, ponechat vsedě
- dýchat chladný vzduch
- rectodelt supp. do konečníku
- několik kapek adrenalinu do krku
- intraoseální jehla
- Dexamed 1-2 ampule u dětí, 2-4 u dospělých
- Syntophylin 1 ampule
- Adrenalin - jako při resuscitaci
- koniotomie - dále jako při resuscitaci

Adrenalin - resuscitace, otok v oblasti krku spojený se zhoršeným dýcháním

Dexamed - alergická reakce těžšího typu (ztráta vědomí, nitkovitý rychlý tep, bledost) spojená se ztrátou vědomí a dýchacími obtížemi

Rectodelt - alergická reakce středního (dechové obtíže vyvolané otokem hrtanu) spojená s dýchacími obtížemi - především u dětí

CaCl₂ - alergická reakce lehčího (kopřivka, svědění) a středního typu (dechové obtíže vyvolané otokem hrtanu) - možno i vypít - jako podpůrný lék

MgSO₄ - křeče, požahání medúzami

Syntophylin - při dechových obtížích jakéhokoliv původu

Atropin - srdeční tep 20 za minutu a méně (ne u člověka, který nemá žádné příznaky - mdloby, tma před očima, závratě, ...)

Apaurin - křečové stavy (epileptický záchvat, křeče spojené s vysokými horečkami u dětí - kombinovat s léky na snížení teploty)

Nitromint - tlaky na hrudi při podezření na infarkt nebo angínu pectoris

Chlorid sodný - ředění léků

Infuzní roztok - u dětí při těžších průjmech při podezření na odvodnění (málo močí)

Máte -li takto vybavenou lékárníčku, zcela určitě nebudete nic potřebovat, a to jde!

Holandské Antily a ostrov Curacao

Holandské Antily a ostrov Curacao naleznete západně od ostrova Margarita a severně od západní části Venezuelského pobřeží jinými slovy 12° 09' N , 68° 50' W.

Většina jachtařů, kteří plují na ABC ostrovy, pluje od východu, tedy od Venezuely a směřuje na západ do Panamy a dále do Austrálie nebo na Nový Zéland. Curacao bývá pro některé poslední zastávka, málokdo se zastaví na komerční Arubě, ale část jachtařů navštíví při plavbě do Panamy ještě Cartagenu v Kolumbii a ostrovy San Blas nedaleko pobřeží Panamy. Vítr je zde převážně 15 až 30 kn a vane stejně jako pasát jinde, z východu.

Curacao jako jediný ostrov Holandských Antil má vyšší příjmy z průmyslu než z turistického ruchu. Hned u hlavního města Willemstadt je obrovská rafinerie. Počet obyvatel je také na plochu největší. Na Curacau žije cca 160 000 obyvatel. Pro nás je Curacao známé především svým likérem "Kyraso". Tento název vznikl pravděpodobně zkomolením slova Curacao, které se správně stejně jako světoznámý likér vyslovuje "Kurasao". Na ostrově je stále malá rodinná továrna, která vyrábí tento likér. Likér se pálí z pomerančové kůry. Přistěhovalci původně chtěli pěstovat pomeranče, ale díky půdě a počasí byly pomeranče příliš trpké a tak je začali destilovat a vznikl tak světoznámý likér " Kurasao".

Budete-li chtít zakotvit na Curacau je to prakticky možné jen na jednom místě a to jsou "Spanishe Wather". Ač je vjezd do rozsáhlé laguny více než dramatický, připlouváte -li poprvé. Vjezd do Sanishe Wather je velmi úzký a mělký a připlouváte po větru za proudu cca 2 kn, takže nevíte přesně, do čeho plujete bez plachet a motoru pořád minimálně 3-4 kn.

Je to, ale velmi příjemné kotviště se zázemím restaurací a služeb pro jachtaře. Samotná plavba ve Sapanishe Warher je rovněž navigačně mimořádně náročná a je zapotřebí plout ve dne a mít dobré mapy. Nejvhodnější kotvení je poblíž restaurace "Sarifundy". Od restaurace jezdí každý den v 10: 00 zdarma autobus do místního supermarketu a k obchodu Budget marine s jachtařským zbožím.

Další možné kotviště je Westpunt a lze doporučit pouze při plavbě na Arubu, kde na severozápadní části ostrova přespíte a brzy ráno plujete dále na cca 70 Nm vzdálenou Arubu. Kotvení je na vlnách u pěkné pláže. Není to tak dlouho a právě zde napadl žralok jednoho pilota holandské letecké společnosti.

Ostrov poskytuje řadu servisních služeb pro jachtaře, jako je např. možnost vytažení lodě na břeh. Lod' je rovněž možné nechat stát v maríně v suchém doku ne však déle než 6 měsíců.

Celý ostrov je obydlený a zřídka kde naleznete trochu přírody bez domků a chatrčí. Jednou z přírodně zajímavých oblastí je národní park, kde je možné vidět leguány a divoké východní pobřeží. Za návštěvu určitě stojí malebné hlavní město Willemstadt. Nábřeží s domy je barevně vymalované a přes kanál, který rozděluje město na Pundu a Otrabandu vede dlouhý otočný most.

Nejvhodnějším obdobím pro návštěvu ostrova je únor, kdy se tam koná karneval. Karneval právě na Curacau je jedním z největších v celém Karibiku a je určitě dobrým okořeněním tohoto velmi obydleného a na přírodu chudého ostrova. Posledním z ostrovů Holandských Antil je Aruba a o té zase příště.

Holandské Antily a první ostrov Bonaire

Holandské Antily a ostrov Bonaire naleznete západně od ostrova Margarita a severně od západní části Venezuelského pobřeží jinými slovy 12° 09' N , 68° 16' W.

Už jen plavba na tyto malebné a překrásné ostrovy je zážitkem. Až na pár výjimek pluje většina lodí z východu, tedy na zadák ,při větru v zimních měsících kolem 15 až 30 kn. Je možné plout také pohodlně ze severu, tedy z Dominikánské republiky vzdálené cca 350 Nm.

Ovšem, plujete-li z východu, byla by ohromná škoda minout korálové ostrovy Los Roques rozkládající se na rozloze asi 60 Km2 a pak těsně před Bonaire opuštěné ostrovy plné ptactva Los Aves. Obojí patří Venezuele a jsou to národní parky, kde platí přísná pravidla.

Holandské Antily jsou vlastně tři kouzelné ostrovy z východu na západ nejdříve Bonaire pak Curacao a nakonec Aruba. Každý, úplně jiný. Ostrovy Bonaire a Curacao mají svoji samostatnost a svoji měnu a patří pod Holandské Antily a zároveň pod Holandské království, Aruba se osamostatnila a má svoji měnu a vládu, trochu jiná pravidla a patří rovněž pod Holandské království. Lidé jsou na všech těchto ostrovech velmi přívětiví a kriminalita je jedna z nejnižších v celém Karibiku. To oceníte zvláště, připlouváte-li ze sousední Venezuely. Obyvatelé jsou buď potomci místních obyvatel anebo Holanďané.

Připlujete-li na malebný ostrůvek Bonaire z východu a dostanete-li se na jeho západní stranu, pak si užijete, jak říkají všichni jachtaři, ten nejlepší jachting celého Karibiku. Při větru kolem 25 kn, ale absolutně rovné vodě dosahujete krásné rychlosti a neobvykle klidné plavby až do hlavního města Kralendijk. Je to jediné místo, kde můžete kotvit. Jsou dvě možnosti, buď marína, nebo bóje podél města. Kotva se nesmí hodit, protože celý ostrov lemuje korálové útesy. Dokonce ani potápěči se čluny nesmí hodit kotvu, ale ostrov je na závětrné západní části vybaven po pár set metrech bójemi a není problém se kdekoli s člunem navázat. Samotné kotvení jachty na bojích podél Kralendijku je úžasné a romantické a určitě o hodně lepší než v maríně, kde se na Vás po západu sesype horda komárů. Po dvou probdělých nocích jsme překotvili na bóje. Z lodi se snadno dostanete na člunu na molo u hospůdky Karel's dingy pub, kde většina jachtařů přiváže člun a pak může obdivovat místní hospůdky nebo přírodní krásy ostrova. Zapůjčení auta je nejvýhodnější na letišti, které je vzdálené asi 5 km od hlavního města. Ve městě jsou rovněž dva dobře zásobené supermarkety. Můžete si zde půjčit kolo, nebo motorku, nebo třeba navštívit oslí farmu. Osly je možné adoptovat, což se místnímu provozovateli neuvěřitelně dobře dařilo zejména u turistů z velkých crusingových lodí, které na ostrov přivezou až 3000 lidí.

Na jihozápadě ostrova jsou velká solná jezera úžasných načervenalých barev.

Ostrov není nijak velký a převážná většina turistů sem jede za potápěním. Na ostrově je také park, kde potkáte leguány, plameňáky nebo různé druhy ptactva a papoušků.

Byl to první ostrov Karibiku, kde jsem se rozhodl použít své horské kolo, které vezu na lodi až z Holandska. Po sestavení jsem zjistil, že je prorezné lanko od přehazovačky. Ovšem na ostrově je servis na kola, který mne k mému překvapení do půl hodiny zprovoznil mé všelijak vypadající kolo sešle dlouhou plavbou a nepoužíváním. Kdybych kolo vytáhl na jiných ostrovech, buď by místní obyvatelé nevěděli co to je nebo alespoň zajistit servis by bylo jistě jako chtít zajistit servis pro raketoplán.

Příště se přesuneme na zcela jiný, ale rovněž zajímavý ostrov Curacao.

Holandské Antily a nejzápadnější ostrov

Aruba

Holandské Antily a ostrov Aruba naleznete jako poslední ostrov na jihozápadě karibského moře. Pak následuje již Panama a těsně před ní ostrovy San Blas. Jinými slovy 12° 30' N , 70° 02' W.

Většina jachet pluje z východu s pasátem a tak pohodlně přepluje na ostrově Curacao na jeho severozápadní část Westpunt a odtud se brzy z rána vydá na 50Nm vzdálenou Arubu. V těchto končinách fouká v zimních měsících většinou pasát o síle 20 až 40 kn. Menší lodě počkají na příznivější vítr a větší plachetnice zde využívají rychlého zadáku.

Aruba je jediný ostrov Holandských Antil, který se osamostatnil a má svoji vládu, měnu, ale dál je pod Holandským královstvím. První velký rozdíl, který na vás jako připlouvající jachtu dopadá je, že musíte připlout ke komerčnímu molu a celně se odbavit. Molo je určené pro velké lodě a velmi nepříjemné a nepohodlné pro plachetnice. Kotvení a stání u tohoto betonového mola obloženého pneumatikami a vybavené rezavými vazáky nám stačilo za hodinu prodřít jedno kotevní lano.

Na palubu lodi nikdo při celním odbavení nepřijde, ale pouze přijedou celníci s potřebnými dokumenty a čekají v autě, dokud jim je vyplněné nepřinesete. Toto bohužel musíte absolvovat i při odplutí. První dojem po nuceném kotvení u tohoto mola není nejlepší, ale po přesunu do jediné a velmi luxusní maríny brzy změníte názor. Aruba je ostrov, kde je možné kotvit buď na kotvě za korálovým reefem u hlavního města Oranejstادت nebo přímo ve městě v marině. Většina plachetnic směřujících do Panamy zde vůbec nezastavuje, protože je zde velmi drahé a navíc zázemí pro Cruisingové lodě zde téměř není. Zato, chcete - li strávit příjemné dny v luxusní marině, ke které patří komplex s bazénem, soukromým ostrovem a řadou dalších vymožeností, což není špatný relax v kontrastu s kotvením na nádherných, ale opuštěných ostrovech bez zázemí. Všude kolem mariny potkáváte Leguány. Ty paradoxně žijí na Arubě převážně v těchto částech. Na ostatním území Aruby se přemnožil had, kterého sem někdo přivezl a ten postupně zlikvidoval populaci leguánů na ostrově. Asi i z toho důvodu byla zavedena nutnost připlout s lodí k celnímu odbavení na předem určené místo, ale důslednost prohlídky je nulová na rozdíl třeba od Cuby, kde to trvá cca 6 hodin.

Aruba je na vegetaci poměrně suchým ostrovem, přiměřeně osídleným s krásným národním parkem. Můžete třeba navštívit i motýlí farmu. Aruba je vyhlášeným místem hazardu, je zde spousta Casín a drahých obchodů. Jsou zde zastoupení většiny značek hodinek, které zde v originál obchodě pořídíte o cca 35 % levněji než v Praze. Je to dáno jinou daňovou politikou. Denně zde připlouvají jedna až dvě Cruisingové lodě, které přivezou 1500 až 3000 většinou amerických turistů. Ty ovšem nezajímají krásy přírody, ale příznivé ceny v obchodech se značkovým zbožím a Casina.

cenové politice na ostrově odpovídají i návštěvníci mariny, většinou motorové jachty nad 100 stop nebo překrásné plachetnice stavěné na zakázku. Potkali jsme zde známou Brazílskou plachetnici Vivant, z brazilské posádky plující jako rychlík karibským mořem a pak do Evropy. Manželka majitele některé bouřlivější plavby přelétá soukromým letadlem.

Z Aruby je většinou další zastávka v Cartagena, kde je bezpečno a pak už dále do Panamy. Plujete-li z Aruby na západ, je nutné plout obloukem nejdříve trochu na sever a pak se stáčet zpět k západu. V jižnější části nad Columbií se stáčí proud proti pasátu a dělají se velké a

velmi nepříjemně se zalamující vlny, které mohou být nebezpečné zejména pro menší plachetnice. Nezřídka kdy se právě z těchto vod ozývá volání May day.

Dominikánská republika

Dominikánská republika jako součást ostrova Hispaniola a tvoří hned po Kubě druhý největší ostrov v karibském moři. Ostrov Hispaniola je rozdělen na východní část Dominikánskou republiku a západní část Haity. Na Haity je již několik let občanská válka. Časté vraždy a únosy zastavily turistický ruch na západní část tohoto nádherného ostrova.

Koncem února letošního roku jsme pluli z jižního Karibiku z 370Nm vzdáleného ostrova Bonaire na jih Dom.rep na ostrov Saona. V zimních měsících zde převládá východní nebo severovýchodní pasát. My jsme neměli moc štěstí na silný severovýchodní vítr o síle kolem 40kn, tedy asi 40° protivítr. Dvoudenní plavba byla velmi náročná proti velkým vlnám. Přistáli jsme na jihovýchodě ostrova u malého ostrůvku Saona island. Tam nás přivítala překrásná příroda, která je charakteristická pro celý ostrov. Bujná vegetace, palmy dosahující až na nekonečné bílé písečné pláže. Malý ostrůvek Saona je velmi málo obydlen a během dne sem vozí motorové čluny turisty, které opět před západem sváží zpět do hotelů.

Dominikánská republika je v navigačních příručkách dost nejednoznačně zmapován a jak jsme později zjistili, tak často i chybně. Možná i to je příčina malé návštěvnosti jachet a častých hlášení o ztroskotání. Naše další plavba pokračovala podél východního pobřeží a pak dále směrem na západ podél severního pobřeží. Měli jsme naplánované denní plavby a kotvení v doporučených kotvištích a marinách. Nakonec jsme zjistili, že jsou pouze dvě bezpečná kotviště a to obrovská zátoka Samana a pak dále na západ Luperon. Během dlouhé plavby kolem severní části Dom. Rep. jsme kotvili ještě na jednom velmi nebezpečném místě, které bylo značeno jako doporučené kotviště. Už při plutí do malé a ne moc dobře chráněné zátoky bylo navigačně velmi náročné. Za docela velkých vln, s proudem 2kn jsme míjeli skalisko vzdálené 10m a na druhé straně se vlny převalovali přes korálový reef. Hloubky se v těchto místech lišili od příručky a samozřejmě bylo mělčeji, ale naštěstí jsme neškrtili. Zde jsme strávili jednu z nejhorších bezesných nocí. V noci se vlny stočili více ze severu a zátoka se stala návětrnou. V té chvíli nebylo možné odplout pro navigační obtížnost. To se nám podařilo až za svítanými. Vyplutí nám ještě ztížila bouře, která se přes nás přehnala. Další doporučené maríny, které jsou asi dvě, jedna západně v Puerto Plata a druhá na východní části Pta Cana, jsou velmi malé. Marina Pta Cana nemá hloubku ani 2m přesto že uvádí 3m což je podstatný rozdíl!

Naproti tomu Samana je velmi významným a oprávněně turisticky vyhledávaným místem. V této obrovské a mělké zátocy (hloubky kolem 20m) se v zimních měsících vyskytují stovky velryb, které sem připlují porodit nebo zplodit potomstvo. Plujete - li v těchto vodách v dané období je téměř nemožné velryby nepotkat. Samotná zátoka má na šířku přes 10 Nm a v její východní části kotvil i Kryštof Kolumbus. Břehy v těchto částech ostrova obklopují palmy a střídavě bílé pláže. Samotné připlutí do Samany není nijak navigačně náročné a potěší Vás, že zde nebudete sami jako jinde v těchto vodách. Okolí nabízí možné výlety na koních do pralesa k vodopádům nebo cestování po krásné přírodě, kterou obklopuje prales a krásné pobřeží. Chcete-li něco vidět je zapotřebí Jesep a místní navigátor. Mapy právě těch zajímavých stezek přes kopce pralesem prostě neexistují.

Další kotviště Luperon se stalo domovem spousty jachtařů, kteří zde v rozlehlých a dobře chráněných zátokách tráví měsíce, někteří i roky. Samotné připlutí je navigačně poměrně náročné zvláště s vědomím, že mapy prostě neseďí. Rádi využijete nabízenou pomoc navigačního člunu. Příroda kolem četně navštěvovaného Puerto Plata není zdaleka tak divoká a zajímavá jako v okolí Samany. Je možné opět půjčit Jeep a jet z Luperonu po nedoporučené terénní cestě do Puerto Plata, která ovšem stojí za to.

Dominikánská republika je nádherný zelený ostrov, kde je ovšem pramalé zázemí pro jachty. Kotviště Samana a její okolí bylo ovšem pro nás nezapomenutelným zážitkem. Místem dalšího kotviště byla Kuba a o tom zase někdy příště.

Házíme kotvu

Kotvení na kotvě samo o sobě není žádný problém, ale...

Ze všeho nejdřív si musíme dobře rozmyslet zátoku nebo místo, kde budeme kotvit. Zvláště pokud je to kotvení přes noc je vhodné hledat zátoku, kde je co nejméně větru. Zátoka by měla být v každém případě závětrná, tzn., že vítr fouká ven ze zátoky na moře. Má to dva důležité aspekty, nejsou vlny a v případě, že se budete posouvat na kotvě, splouváte se na moře a ne na skály. Nejlepší zátoka je samozřejmě co nejvíce uzavřená a obklopena vysokými kopci. Pokud je již v zátocce více lodí je zapotřebí správně odhadnout, kde mají hozené kotvy, z které strany fouká, zda se bude točit vítr dle předpovědi tak, abyste se s jinou lodí později nestřetli. Zároveň, pokud by došlo k tomu, že bude splouvat tak je dobré mít dostatečnou rezervu na mělčinu.

Pokud jste v oblasti pasátů, je to jednodušší o to, že směr větru se obvykle nemění. Ve středomoří je ovšem zapotřebí sledovat předpověď a oblohu, protože počasí dokáže udělat velmi rychlé a dramatické změny.

Velmi důležité je, v jaké hloubce kotvu hodíte. Tvrdím, čím méně tím lépe, nejlepší je být přivázan ke břehu. Zažil jsem několikrát, že jsme kotvu na člunu dovezli na ostrov a tam ji hodili do vody, kde bylo půl metru. To si můžete dovolit skutečně jen v oblasti, kde jste si jisti, že se směr větru nezmění. Pokud házíte kotvu v nějaké hloubce, měli byste vymotat řetěz minimálně v pětinasobku hloubky. Pokud je to možné s ohledem na ostatní lodě a zátoku tak vždy vymotám všechen řetěz. Ten ve skutečnosti drží loď. Jakmile se loď stabilizuje a řetěz se napne, je dobré určit si dva body na pevnině, abyste mohli snadno kontrolovat, zda nesplouváte. Pokud vede řetěz přes příď lodí do kotevny je vhodné navázat lano na řetěz a přitáhnout jej na pachole na přídi. Nebudete muset v noci poslouchat chrastění řetězu, jak se natahuje a uvolňuje a zároveň tím vytvoříte pružnější kontakt lodí s kotvou a řetězem. Pokud máte kotvicí gumy, či pera není od věci zvláště u těžších lodí dát tyto prvky mezi řetěz lano a loď.

Na lodi by měla být minimálně jedna záložní kotva. Tu můžete použít například v zátocce, kde se točí vítr jako druhou záložnou kotvu a stabilizovat tak otáčení lodě. Je vhodné ji použít i v přílivových oblastech při kotvení na řece, kde se mění proud, případně jakou pojistnou druhou kotvu. Pokud ji použijete jako druhou pojistnou kotvu je vhodné jí hodit v podobné vzdálenosti jako druhou kotvu cca 30° od řetězu druhé kotvy. Pokud nemáte stejně dlouhý řetěz je vhodné ji otočnou karabinou cvaknout k základnímu řetězu. Oba řetězy by měli být stejně napnuté a kotvit loď. Záložní kotva samozřejmě slouží jako náhradní při ztrátě hlavní kotvy.

V případě, že máte kotvu ve větší vzdálenosti od lodě je dobré nad kotvou zavěsit boji, aby ostatní lodě věděli, kde máte kotvu a zamezili tak překřížení. To je nepříjemné zejména v maríně, kde kotvíte zádí k molu a ráno chcete brzy odplout. Pokud Vám někdo hodí kotvu tak, že překříží Váš řetěz, vy pravděpodobně vytáhnete i jeho kotvu, pokud máte dost silný kotevní motor. Potom je nutné vše rozplést a případně se potápět a řešit problém ve spolupráci s druhou lodí. Pokud už hodíte vytaženou kotvu zpět do vody, je obvyklé upozornit třeba i spící posádku, protože pravděpodobně došlo k uvolnění kotevního řetězu a loď může narážet zádí na molo.

Pro nás blízké, ale problematické kotvení je ve městě na ostrově Hvar. Je tam mnoho lodí, kapitáni, kteří hodí kotvu, nic většinou nekontrolují a jdou na obchůzku krásného města.

Lodě v noci splouvají a naráží do sebe. Pro velký počet lodí není možné vymotat potřebnou délku řetězu. Pro tyto případy není od věci, bdíte-li na palubě a případně část od času jdete zkontrolovat stále se měnící situaci. V takovýchto případech kotvení určitě vyvěste fendry a jeden rezervní nechte po ruce na palubě.

Máte -li vlastní loď, jistě máte nastudované tipy kotev a vhodnosti jejich použití. Nejpoužívanější kotvy jsou CQR, BRUCE, případně DANWORTH. Některé z kotev jsou vhodné do písku, jiné zase do kamení. Obecně platí, že nejhůře kotvy drží na dně, kde je tráva či jiný porost. Opouštíte-li na delší dobu loď, ujistěte se, že dobře držíte, případně upozorněte sousedy, že odcházíte na delší dobu a v případě problémů požádejte o pomoc, budou rádi!

A nakonec jeden z humorných příběhů, z kterého možná plyne i nějaké poučení. Asi tak před deseti lety jsme s partou kamarádů připlouvali do romantické rybářské vesničky v Chorvatsku s pronajatou lodí. Ve vesničce nebyla žádná plachetnice, jen pár rybářů sedících na lavičce a pozorně pozorujících náš kotvící manévr. Rozhodli jsme se zakotvit před k molu a na zádi loď přitáhnout na kotvě. Vše probíhalo hladce až do okamžiku, než dal kapitán povel "vyhodte záďovou kotvu". A tak jsme ji vyhodili a ona nebyla přivázaná. Umíte si představit, jak jsme výborně pobavili místní osazenstvo, když jsme se pak pro kotvu potápěli, abychom ji navázali a dokončili asi po hodině náš kotvící manévr.

Jak nezbourat marínu...aneb pár praktických rozumů při kotvení

Kotvení a zakotvení lodi je jedním z nejdramatičtějších manévrů, ať už je to přímo na kotvě, ale především v maríně. Manévr lze přirovnat k názoru letců: často není až tak velký problém letět, ale odstartovat a hlavně přistát, to je kumšt!

Rozeberme si zde pár nezbytných zásad pro bezpečné zvládnutí manévru přistání v maríně nebo přístavu.

Když se blížíme do přístavu, je nutné znát přesně navigační body, hloubky a především směr větru. Pokud jsme v oblastech, kde je velký odliv a příliv, počítat i s vlivem těchto významných činitelů zejména, zda se vůbec dostaneme do maríny. Některé se za odlivu zavírají, jinde je tak silný proud, že může být problém se vůbec dostat do potřebných míst.

Před vplutím do přístavu je určitě vhodné se dopředu spojit přes VHF s marínou a dát jim vědět o úmyslu zakotvit a nechat si doporučit místo případně požádat o pomoc při manévru. Číslo kanálu na VHF nalezneme v navigačních příručkách či mapách, případně se můžete dotázat na kanálu 16. Pokud nás není na lodi zrovna 6 chlapů, pak ve většině marín pomohou s lany a prvotním uvázáním lodi. V okamžiku, kdy již známe místo kde budeme kotvit, ať už na mooring nebo bokem k molu je nutné si uvědomit vliv větru na manévr a snažit se využít větru při stáčení lodě či couvání. Sledujeme také výšku mola a výšku zavěšení fendrů přizpůsobíme, aby zabránily odření lodi v kontaktu s molem či jinou lodí. Pokud nemáme nachystaná lana či fendry rozhodně uděláme jeden či dva obraty a najždíme na místo kotvení 100% připraveni. Pokud máme dostatek lidí na palubě, pověříme jednoho člena posádky, ať má v ruce fendr, který v případě potřeby dá na místo možného kontaktu lodi. Není od věci mít nachystané jedno dlouhé rezervní lano po ruce. V případě, že je silný boční vítr a nejsme si jisti, zda jsme schopni manévr provést, raději hledáme jiné bezpečné místo. Není ostuda požádat o pomoc na zakotvení více lidí, či změnit kotvení na provizorní místo a pak se za slabšího větru přesunout. Je ovšem ostuda odřít a poškodit při kotvení jinou loď či svoji vlastní. Pokud máte svoji loď, víte kolik práce Vám dát udržet ji v plavby schopném stavu a přidělovat si starosti novými oděrkami či jiným poškozením není nutné. Někdy je vhodné při kotvení na mooring připlout předí k molu a mooringem uvázat zád'. Zejména, je-li silný vítr můžeme vyhodnotit tento manévr jako jediný možný a bezpečnější. Za větru jsou často kotvicí manévry takzvané na jeden pokus. Vítr nás potom sfoukne a není možné bezpečně vycouvat. I to je dobré si vše dopředu promyslet a "jet na jistotu". Čím zkušenější kapitán kotví loď tím pomaleji a rozvážněji vplouvá a zároveň zkušenější jachtaři na břehu vždy včas pomohou a nečekají, až nemáme komu hodit lano...

Samotné uvázání lodi je také nesmírně důležité. Mooring navazujeme vždy na návětrné straně lodě, bude lépe přidržovat loď proti větru.

Pokud opouštíme loď na delší dobu, není od věci povolit lana přitahující loď k molu a přitáhnout mooring. Máme větší jistotu, že se loď nebude dotýkat mola. V případě kotvení bokem na mole je nutné zajistit, aby se loď nemohla pohnout dopředu ani dozadu. Pokud je loď řekněme 40 stop a delší měla by mít vazáky i na středu lodi. Při kotvení se mi velmi osvědčilo navazovat jako první lano k molu právě z prostředního vazáku. Motorem pak snadno přitáhnete zád' nebo před' a loď je nejrychleji bezpečně zajištěna. Pak následuje před'ové a zád'ové lano a nakonec právě z prostředního vazáku vedete jedno lano na molo směrem k předí a jedno na molo směrem k zádí a loď se nemůže pohnout. Pokud prostřední

vazák není, pak to stejné uděláte ze zádě a přídě. Lana, která vedou ze zádě a přídě už působí jako dozajistovací.

Nezapomeňte, že kotvení může být vždy dramatický manévr a i ti nejzkušenější kapitáni uvítají pomoc. Neméně důležité a někdy také zapeklitě problematické může být kotvení na kotvě, ale o tom až někdy příště.

Využití počítače na lodi vzrůstá

Začátkem roku 2004, když jsme vyplouvali z Holandska na cestu kolem světa, měli úplně jiné představy o využití počítače, než máme po více jak dvou letech dnes. Ta úplně první představa byla, že počítač dlouho nevydrží a brzy jej utopím. Ta se naštěstí dosud nevyplnila a dokonce ani soustavná vlhkost kolem 85% počítač nezničila. Přesto máme pro tyto účely na lodi záložní notebook, který by v případě vysazení základního nahradil základní důležité role, bez kterých si dnes skoro plavbu nedokážu představit.

Asi tím nejdůležitějším, pro co využívám počítač, je navigace, propojená s GPS a příjem zpráv o počasí. Dnes existuje řada programů, která umožňuje zobrazení námořních map v různých formátech. My využíváme velmi příjemný software MaxSea. Umožňuje nejen zobrazení map, ale také zobrazení počasí přímo v mapách a plánování plavby s ohledem na vítr proudy a software dokonce dokáže spočítat a doporučit na základě těchto proměnlivých údajů optimální trasu plavby. Tento software zcela jistě také přispěl k našemu vítězství v závodech přes Atlantik v roce 2004. Využití navigačního software, který umožní propojení z GPS je velmi nápomocné hlavně v oblastech, kde je silný proud, špatná viditelnost. Vplouváte-li například do Porta, míříte přídi úplně jinam, než skutečně plujete a bez použití tohoto software nebo místních zkušeností se octnete záhy na skaliskách. Podíváte-li se na software, můžete navigovat loď přesně a brát ohled na silný proud, který vidíte vizuálně, až o něco později kam Vás to nese... V poslední době jsem pro navigaci začal používat naprosto skvělý program Google Earth, který je volně ke stažení na <http://earth.google.com>. Program umožní pohled ze satelitu na oblast, která Vás zajímá. Některé ostrovy a kotviště je možné tak perfektně přiblížit, že vidíte mola a jednotlivé lodě. Oblast Ameriky je zpracovaná lépe než Evropa, ale podívat se de facto z letadla prostřednictvím Google Earth na oblast, kam připlouváte. Můžete si najít navigační body, podívat se na nebezpečná skaliska apod. Pozor není to pohled on-line.

Pro předpověď počasí je také dobře využitelný radio receiver, který po propojení s počítačem umožní zobrazit synoptické mapy a předpověď počasí.

Dalším využitím v poslední době je dostupný Internet v marinách přes wifi. Jsme letos překvapeni, jak například tady v Karibiku, kde loni byl někdy problém najít internetovou kavárnu, došlo k rozšíření připojení přes wifi. Často je i v kotvištích jachta, která za úplaty cca 10 až 35 USD na týden umožní připojení k Internetu. Z pohledu bezpečné plavby máte dostupnost počasí přímo na palubě, ale můžete bez problému poslouchat kdekoli na světě třeba Český rozhlas 1 radiožurnál či sledovat televizi na www.ct24.cz, kde si bez problému každý den stáhnete zprávy, či jiné nabízené pořady. Už se necítíte po několikaměsíčním návratu zpět do ČR jako při návratu do neznáma.

V neposlední řadě využíváme notebook i jako komunikační prostředek a přes dnes už rozšířený Skype se můžete bavit libovolně dlouho s druhou osobou připojenou na Internet kdekoli na světě. S malou kamerkou, která dnes stojí 500,- Kč i s mikrofonom, se dokonce vidíte... Pokud potřebujete poradit s nějakým problémem na lodi, je možné kontaktovat odborníka a přes internet konzultovat, případně, poslat potřebné fotografie. O využití DVD přehrávače a CD přehrávače snad už nebudu ani hovořit.

Počítač na lodi se stává tak velkým pomocníkem a příjemným společníkem, že se vyplatí mít na dlouhé plavby jeden záložní nebo aspoň dobré znalosti a zálohy programů!

Plavba do neznáma

V okamžiku, kdy opustíte vody, které považujete za domácí, ať už je to kdekoli dostanete se zákonitě do vod neznámých a do oblastí, kde připlouváte poprvé. Jak se na to připravit naleznete na následujících řádcích.

Když pominu námořní mapy, které by měly být nejen v elektronické podobě, tak je ještě pár maličkostí, na které je dobré nezapomenout.

Je řada jachtařů, která si zvykla řešit veškerou navigaci přes přenosný počítač vybavený navigačním softwarem a jiný systém navigace zásadně nepoužívá. Ale je nezbytné mít s sebou papírové námořní mapy pro situaci, kdy by došlo k poruše počítače. Pak zbývá GPS a i tu je dobré mít záložní a dostatek náhradních baterií pro případ poruch el. systému. Pokud se plavíte skutečně daleko od civilizace, přispěje ke zvýšení Vašeho sebevědomí znalost práce se sextantem. Je pravda, že je na moři čím dál méně kapitánů, kteří umí s tímto přístrojem pracovat. Na druhé straně, pokud by vypadl systém GPS nebo se Vaše GPS z nějakého důvodu porouchali, jen podle kompasu se plout zodpovědně nedá. Většina jachtařů řeší tento problém minimálně jednou záložní GPS a dostatkem baterií. Pro všechny případy je dobré znát deviaci Vašeho kompasu na lodi a mořské proudy, abyste byli schopni řešit dnes již nestandardní navigaci, která se stává pomalu historií.

To už tedy víme, kde jsme a kam plujeme a snad i kde budeme, až budeme připlouvat. Pokud zrovna neplujete v zemích EU, pak je dobré vědět jistě, zda nebyly zavedeny Viza pro danou zemi. Stalo se mi si týden před startem závodu přes Atlantik, že jsme se dozvěděli, že nemůžeme doplnout do cíle na ostrov Saint Lucia, protože v 2004 Saint Lucia zavedla Viza pro ČR. Řídili jsme se informací z roku 2003, kdy Viza nebyly pro české občany potřeba. Naštěstí nám pořadatel závodu zajistil výjimku, ale nestačí se řídit rok starými informacemi. Je nutné vědět dopředu, kde je možné se v dané zemi celně odbavit a pak plout přímo tam. Pak se teprve můžete beztravně pohybovat na území státu. Nezaškodí znát i navigační specifika nové oblasti. Např. většina karibských ostrovů má opačné značení při vjezdu do přístavu, vlevo zelené a vpravo červené. Pokud připlouváte v noci, je nutné vědět, jaké značení daná země používá. Někde je zakázáno házet kotvu, aby nedošlo k poškození korálů. Jinde zas nenaplníte plynové bomby do vařiče /camping gas/, což je problém zejména v USA. Je nutné vědět, zda není oblast, kterou budete proplouvat riziková pro možné přepadení piráty a jak eliminovat toto riziko pro danou oblast.

Potřebná je nejen znalost mořských proudů, ale také zda nekřížují Vaši plavbu frekventované plavební dráhy. Pokud je navíc riziko mlhy v oblastech, kde budete plout je nutné loď vybavit radarem a umět s ním i zacházet. Pokud budete kotvit v maríně a budete se chtít připojit na el. síť je dobré vědět kolik volt je v dané zemi / mariny jsou z 90% vybaveny 250V /, je také potřeba vědět i kmitočty v dané zemi a kmitočty, které akceptuje Vaše loď. V neposlední řadě jsou to zásuvky. Už jsem narazil asi na 6 typů zásuvek a pokaždé když ji nemáte, zabere Vám dost času ji zajistit a někdy je to poměrně nákladné. Vybavte Váš počítač dostatečně technicky a softwarově, protože již není výjimkou se v maríně připojit k internetu přes wifi. Budete jistě doplňovat tanky na vodu. Nedoporučuji vodu pít, přesto, že Vám řeknou, že je pitná. Pijte vodu pouze z pet lahví.

Pro hodně oblastí existují navigační Guide. Pokud existují, určitě neváhejte utratit za ně poslední peníze. Jsou tam důležitá informace, mapy a v neposlední řadě i turistické zajímavosti. Asi největším zdrojem informací jsou jachtaři sami. Rádi s Vámi posedí v hospůdce a podělí se o své zkušenosti. V odlehlejších oblastech v kotvištích již většinou

funguje na určitém VHF kanále pravidelná relace, kde si jachtaři vyměňují zkušenosti, sdělují důležité informace a pomáhají řešit problém všedního života. Informace o VHF kanálech pro dané oblasti opět naleznete většinou na navigačních Guidech. Velmi důležité je vézt s sebou na lodi dostatek náhradních dílů specifických pro Vaši loď. Určitě mezi ně patří olejové a dieselové filtry, anody na propeler apod.

Mezi poslední a důležité informace patří jazykové znalosti. Dá se říct, že s angličtinou vystačíte téměř všude. Pravda je, že Francouzi neradi mluví jinak než Francouzky a jižní a Amerika je také ne všude komunikující v angličtině. Pokud byste se rozhodovali učit se ještě jeden jazyk, pak určitě španělština. Jakmile opustíte Evropu, je ruština němčina, která se u nás dříve učila k ničemu, pokud zrovna neplujete do Petrohradu či na Rujanu. Pokud nemá alespoň jeden člen Vaší posádky základní znalosti angličtiny, bude Vaše plavba značně komplikovaná a velmi nebezpečná.

Samostatnou kapitolou je předpověď počasí pro danou oblast, pro dané období a pak v minimálně 48 hodinových intervalech aktualizovaná. S tím souvisí i potřebná technika. Dnes již řada navigačních systémů umožňuje příjem zpráv o počasí přes satelitní telefon, ve formě emailu máte počasí dostupné kdykoli kdekoli.

Šťastnou plavbu do neznáma

Jak nepotřebovat navštívit supermarket uprostřed moře

Nedávno jsem mluvil s jedním kamarádem o přeplavbě Atlantiku a on se mě ptal, kde jsme kotvili v noci. A tak jsem mu složitě vysvětloval, že při přeplavbě jakéhokoli oceánu jsou na trase takové pontonové maríny, kde se prostě zakotví loď a posádka jde relaxovat do místního supermarketu, zajde na večeři, dokoupí se, co chybí a ráno se pluje zase dál. Nakonec jsem skončil svoji teorií o supermarketu uprostřed moře se slovy, že bych už dávno nebyl jachtařem, kdyby to tak opravdu bylo.

Pravda, je nutné mít vše s sebou. Nejsou to jen tisíce maličkostí pro plavbu, jídlo a pití. Jsou to také nezbytné vědomosti uložené ať už v hlavě, na papíře či v počítači. A jak to udělat, abychom na něco nezapomněli.

Na malém Venezuelském ostrůvku jsem potkal nádherný asi 55 stop dlouhý dvoustěžník, na kterém plul sám Jose s Jižní Afriky. Večer jsme společně poseděli a já jsem obdivoval krásný mahagonový interiér jeho jachty, až jsem narazil na místo nad kapitánským stolkem, kde vedle obrazovek radaru a navigačního plotru byl zlatě zarámovaný kus papíru, kde bylo asi 37 bodů. Jose si napsal a zlatě nechal zarámovat, co vše musí udělat na své lodi, než vypluje na moře. Říká, že se mu jednou stalo, že nechal doklady od lodi v marině, jindy zase prý neúmyslně zapomněl zaplatit, a tomu, že až po 20 mílích na moři zjistil, že za sebou táhne utržený kabel přívodu elektřiny, se mi už nechtělo věřit. Nakonec jsem, ale uznal, že takový seznam není vůbec hloupý. Nemám sice seznam ve zlatém rámu, zato do něj občas dopisuji a taky škrtám. Posledně jsem třeba dopisoval, vyměň otěž kosatky nebo se nediv, až ti praskne...

Jsou úkony, které se neustále opakují a pak jsou úkony, které se průběžně mění. Je užitečné poznačit si kontroly důležitých systémů na lodi a skutečně je před plavbou provádět. Výrazně tím eliminujete překvapení na moři, kde většinou materiál odchází při extrémním zatížení, kdy není čas ani třeba možnost řešit opravy. Když víte, že je něco načaté snad si to ani nepište, ale raději to hned vyměňte nebo opravte. Nejde pohodově plout s vědomím, že to a to asi už dlouho nevydrží. Stačí, že čekáme, co nás překvapí, až se utrhne, co netušíme.

Tedy jak na to, abychom se mohli radovat z toho, že na moři nejsou supermarkety.

Můžete psát jeden a více seznamů, já vytvářím celkem 3, než odjízdim na loď:

- Posádka / jídlo, oblečení, léky, dýmka, tabák, ostatní /
- Loď / elektronika (ta co nezůstává na lodi a vozí se sem a tam), opravy, klíče, ostatní
- Administrativa / pasy, viza, letenky, povolení, razítka, peníze (já je nepotřebuji, ale všude je po mně chtějí)

Na lodi je pak další poslední seznam vytvořený po vzoru Joseho, kde jsou opakované nutné a kontrolní úkony před každým vyplutím a potom aktuální, které doplňuji během plavby. To jsou bohužel většinou závady, které se řeší až je to možné. Ne že bych se tím chtěl týrat, ale je dobré v případě, že nebyly odstraněny si je připomenout před plavbou a brát na ně zřetel.

Pravidlem však je, že vždy něco zapomenu. Nejhorší asi je zapomenout seznam... Vždy, když odcházím z domu říkám si, klíče od lodi mám a to ostatní se už nějak vyřeší.

Fotografování na moři a na cestách

Většina z nás se snaží na svých cestách zachytit na fotoaparát či kameru okamžiky, které chceme zachovat na "věčnost" nebo se o ně podělit se svými blízkými.

Někdy patřím k těm, kteří aby ulovili fotografii krokodýla, tak jako můj kamarád skočí do vod Orinoca, které se hemží phyraněmi a v noci se s fotoaparátem plíží bažinami a s bleskem vyčkávají na kýžený okamžik.

Během naší plavby z Holandska dosud zatím do Jižní Ameriky jsem nafotil více jak 6000 fotografií a tak si dovolím se jako fotograf "amatér" podělit s Vámi o některé zážitky a možná i zkušenostmi.

Pokud nejste profík a chcete dělat pěkné fotky, nestačí mít jen dobrý aparát a být ve správný čas na správném místě. Já jsem se snažil zdokonalovat své výtvořky konzultacemi s kamarády "profesionály". Na internetu je řada serverů, které se zabývají fotografiemi a je možné tam vkládat vlastní výtvořky a nechat si je komentovat (odbornou a neodbornou veřejností). Když jsem po dlouhém vybírání vložil první fotografii na jeden s těchto serverů, přesvědčen o její naprosté dokonalosti sesypala se mne vlna kritiky s vyjmenováním konkrétních nedostatků, které moje fotografie má. V první fázi jsem si musel dát panáka, ale pak jsem musel uznat, že mají vlastně pravdu. Když si budete prohlížet fotografie na těchto severech a číst komentáře, vězte, že Vás to nesmírně obohatí.

No a pak už stačí jen fotit a fotit. Dnes nejjednodušší je fotit na digitální fotoaparát a možná mít nějaký software, kde můžete udělat alespoň výřez, něco zvětšit nebo případně doplnit barvičky, či doostřit. Musím přiznat, že od doby, kdy jsem začal fotit na digitální foťák, mne focení baví mnohem víc. Okamžitě vidím, co jsem vyfotil a můžu to případně ještě na místě opravit, pokud se to nepodařilo.

Pokud budete chtít zvětšovat Vaše fotografie a budete se rozhodovat jaký fotoaparát pořídit, snažil bych se vybrat fotoaparát nad 5 mil pixelů s co nejlepší optikou. Platí nepřímá úměra, že čím lepší optika, tím více místa zabere, že se dostanete až k "zrcadlovce" a tak to chce najít vhodný kompromis. Já ho našel tím, že jsem si nejdřív pořídil digitální zrcadlovku a pak jsem zjistil, že ji všude sebou nemohu vzít. Když se třeba přepravujete na odlehlém ostrově s 20 domorodci malinkým autobusem velikosti menšího transita, tak se tam už zrcadlovka těžko vejde a navíc budí někdy nežádoucí zájem cestujících. Tak snad v zájmu zdraví svého a fotoaparátu jsem jej začal nechávat na lodi a v ten okamžik jsem začal přicházet o záběry. Musel jsem si chtít nechtít pořídit ještě jeden menší a ten si беру všude tam, kde je zrcadlovka příliš velká. Bohužel se stává, že ho беру i tam, kde je "zrcadlovka" potřeba (širokoúhlý objektiv, větší světelnost apod.)

Nejnebezpečnější focení pro mne nebylo snad ani mezi krokodýly uprostřed jihoamerické džungle, ale v Caracasu. V Caracasu je prý 40 loupežných vražd denně a tak, když jsem se snažil udělat pár záběrů v tomto městě plném kontrastů a lidí měl jsem různé pocity a marně jsem se snažil skrývat svůj fotoaparát za tričkem. Bylo zrovna období dešťů a tak bez zrcadlovky by se mi nepodařilo udělat záběry v deštivém šeru a na úzkých ulicích bez širokoúhlého objektivu. Někdy nelze udělat kompromis, anebo je na škodu.

Přesto, že se stále považuji za fotografa amatéra, dovolil jsem si vydat před měsícem fotografickou knihu " Ve stínu plachet ", kam jsem vybral 300 fotografií z těch 6000, které jsem v průběhu našeho cestování nafotil. Zisk z prodeje knih věnuji na financování pobytu

děti z dětských domovů u moře. Předem Vám děkuji za to, že Vás třeba moje kniha zaujme a uděláte s ní na vánoce radost nejen sobě či svým blízkým, ale také dětem z dětských domovů, kam směřuje můj honorář. Veškeré informace k projektu naleznete na www.plavbaprodeti.cz, kde je také možné knihu objednat.

Na závěr vězte, že fotografování je subjektivní činnost s objektivním hodnocením diváka. Nenechte se odradit!

Přejí Vám krásné bílé vánoce
Kapitán Marek Polan

Elektriky na lodi není nikdy dost

Dnešní moderní loď je vybaveny čím dál větším množstvím techniky, která, ale spotřebuje čím dál více elektřiny. Budeme-li se bavit o situaci, že nejste každý den v maríně připojeni na proud, potřebujete nutně nějak dobít baterie. Pustíte-li se dál do světa, zjistíte, že kotvení v maríně je jen vzdálená vzpomínka na starou dobrou Evropu nebo jinou civilizaci.

Největšími žrouty na lodi jsou jednoznačně lednička a autopilot. K tomu se potom připojuje osvětlení, GPS, radar a spousta dalších maličností. Naše 48 stop dlouhá Blue Thunder je vybavena vším co je na dlouhé plavby zapotřebí a na 24 hodin potřebujeme zhruba 100-amp. Když jsem studoval analýzy 36 lodí, které vyjadřovaly průměr lodí účastnících se každoročního závodu přes Atlantic ARC zjistil jsem, že 12 lodí spotřebovalo za 24 hodin méně než 100 -amp, 10 lodí 100 až 200amp, 7 lodí 200 až 300 amp, 3 lodě 300 až 400 amp a 4 lodě přes 400 amp.

Lze říct, že při spotřebě kolem 100 amp potřebujete baterie s kapacitou asi 400 amp. Většina lodí dnes používá gelové baterie. Sám jsem se přesvědčil, že když jsem dvakrát koupil hermeticky uzavřenou negelovou baterii, jednou v Anglii a jednou ve Venezuele po určité době se objevila netěsnost. Na hliníkové lodi to znamená docela rychle díru...Negelové baterie, přestože na nich píšou maritime apod. nevydrží dovádění na rozbouřeném Atlantiku. S velkými gelovými bateriemi jsem neslyšel, že by měl někdo někdy problém.

Říká se, že ideální kombinace jdou dva nezávislé elektrické okruhy 12V pro startování motoru a generátoru a 24V pro ostatní spotřebiče. S tím souvisí dva alternátory na hlavním motoru 12V a 24V. Když tedy běží hlavní pohonná jednotka, dobíjí jak startovací 12 V baterii, tak ostatní baterie 24V. Pro dlouhé plavby toto řešení určitě nestačí s ohledem na spotřebu nafty a tak se nabízí další čtyři používané varianty.

Dieselový generátor, větrný generátor, solární panely a vodní generátor.

Většina lodí dnes využívá dieselový generátor, který má výhodu, že při výrazně nižší spotřebě paliva dokáže dobít baterie daleko efektivněji a rychleji než hlavní motor. Pro nás to znamená během 24 hod plavby "vrčet" generátorem asi hodinu. Spotřeba se pohybuje kolem 2 litrů na hodinu. Nejpoužívanější jsou značky Fischer Panda, Westerbeke, Northern.

Ostatní typy generátorů jsou většinou kombinovány s dieselovým jako doplněk. Záleží, kam plujete a podle toho je zapotřebí zvážit zda má smysl uvažovat o dalším "krámu" na lodi, který znamená další starost. Pokud plujete v oblastech s hodně sluncem, stojí za zvážení solární panely. Nám spočítali, že aby to mělo smysl, potřeboval bych cca 4m2 panelů a získal bych cca 50% pokrytí naší spotřeby. Při propočtu investice do panelů a konstrukce, která panely drží, mi vyšla suma, která by se mi vrátila v ušetřené naftě do dieselového generátoru za 30 let. To nepočítám riziko, že v bouři by mi solary i s konstrukcí mohli odletět pryč. Fakt je ale ten, že hodně lodí solární panely využívá alespoň na pokrytí spotřeby lednice a vyplatí se určitě zejména, opouštíte-li loď na delší dobu, tak se baterie bez vaší asistence dobíjí. To platí i o větrném generátoru, který je opět docela draho a navíc hlučnou hračkou. V Holandsku jsem se nechal přesvědčit a instaloval jsem větrný generátor. Ten se nám hned v Anglii při 50 kn silném větru ukroutil. Lezte na držák generátoru a zastavujte jej bidlem, když fouká 50kn - máte úplně jiné starosti... Výrobce byl natolik ochotný, že nám v rámci záruky doručil nový, který jak začne foukat, už zastavujeme. Každý větrný generátor musí být vybaven regulátorem, aby v případě, že se točí rychleji jednoduše řečeno - nedobíjel moc a nezničil baterie. Takže výsledek je, že když fouká moc, regulátor pouští proud jinam a když

fouká málo tak nedobíjí. Plujete- li v pasátech, tedy s větrem v zádech, působí na generátor pouze zdánlivý vítr, vítr - rychlost lodi, takže zase většinou nedobíjí... Má zkušenost z návratností podobná jako u solárních panelů. Nejpoužívanější značky jsou: Fourwinds, Air Marine, Ampair, Wind Bugger. Obecně je používán méně než solární panely a většina jachtařů na ně nadává. Řada kapitánů odpojuje regulátor a pouští proud do baterií přímo, a když se jim zdá, že už fouká moc, tak jej prostě zastaví. Vodní generátory jsou nejméně používané. Nejznámější je Hamilton Ferris. Samotná instalace něčeho co je pod vodu a je problém. Ti co jej ovšem mají tvrdí, že jsou velmi spokojeni. Otázkou je jak moc brzdí loď.

Možná to vypadá, že prodávám dieselové generátory, ale pravda to zatím není. Považuji ovšem toto řešení pro dlouhý pobyt na lodi za nejjednodušší a v konečném důsledku také nejlevnější.

Motory na námořních plachetnicích

Bavíme-li se o plachetnicích tak většina námořníků řekne, že nepotřebujete nic jiného než plachty, fungující kormidlo a snad aby do lodi teklo co nejméně, a můžete v klidu plout. Ona je to v konečném důsledku pravda. Všechny ty vymoženosti od motoru až po záchod a všemožnou elektroniku neustále zaměstnávají vaši pozornost. U lépe vybavených lodí je jen málo dnů v roce, kdy funguje vše naráz bez problému.

Hlavním pohonem plachetnice by měli být plachty, ale velmi často se dostáváte do situací, kdy byste bez motoru museli podstoupit velké riziko pro vámi zvolenou plavbu nebo plout raději úplně jinam.

Je řada teorií, jak silný motor by na plachetnici měl být. Hlavním parametrem pro sílu motoru není ani tak délka lodi, spíše nepřímo, ale je to především hmotnost lodi. Dle mého názoru je bezpečné mít vybavenou loď motorem, který je schopen plout rychlostí min 5 kn, ale raději 7kn. Je řada oblastí ve světě, kde je silný odliv a příliv a je bezpečné dokázat se pohybovat alespoň nějakou rychlostí, jestliže proti vám teče moře třeba 5kn a žene vás to za bezvětrí a mlhy na skaliska. Pak Vám takový motor zachrání kůži. V některých oblastech vjezd do přístavů jsem se setkal se značkou "lodě s rychlostí pod 3kn vjezd zakázán". Jde opět o bezpečnost v silných přílivových oblastech, v Evropě to platí zejména pro severní moře

Jak silný by tedy motor měl být? Je to úplně jednoduché čím silnější tím lépe, ale na druhé straně čím silnější motor tím je těžší, má větší spotřebu, potřebujete větší tanky na naftu a jste zase těžší a to je zase špatně. Odpověď je jednoznačná " 5 koní na tunu váhy lodě ". Někdo zase říká o 20 % silnější motor, než doporučuje výrobce. Když se podíváte na hmotnost lodí a sílu motorů, které výrobci doporučují u většiny komerčních lodí, zjistíte, že většina bude pod 5 koňskými silami na tunu hmotnosti lodě. Naopak ti, co s loděmi plují, Vám doporučí o něco více koňských sil. Opět je třeba brát v úvahu to, kde se hodláte plavit, ale berte v úvahu to, že protiproud na moři o rychlosti 5 kn není nic neobvyklého...

U většiny plachetnic se dnes používají dieselové motory. Nejčastěji se setkáte s motory Perkins, Yanmar, Volvo. Pro tyto značky zároveň naleznete ve světě servis a to je velmi důležité. Nelze jednoduše říct, který z motorů je lepší nebo horší. Nejlépe je poslechnout si ty, kteří mají s motory dlouhodobé zkušenosti, pobavit se s těmi, kdo motory servisují. Určitě se zabývejte pro výběr motoru také parametrem, na který se málo kdo dívá a to je hmotnost motoru. Nedávno mi jeden starší pán, který prodal svoji plachetnici, sdělil zajímavou informaci. Tento 66letý pán se pustil do stavby 16m motorové jachty a hledal vhodný motor. Došel k závěru, že rakouský Steyer je o několik set kilogramů lehčí než ostatní značky při stejném výkonu.

Jestliže už se dostanete do fáze, že máte motor na lodi, je nutné vědět něco o jeho servisu a údržbě. Když se Vám zastaví auto tak jednoduše zavoláte servis a domů se dostanete jinak, ale určitě snadněji a bezpečněji než za situace kdy přestane za bezvětrí a silného proudu fungovat motor u plachetnice.

Je nutné, abyste uměli lokalizovat případnou závadu a nejlépe, abyste zvládli její opravu. Nejčastějším závadou je porucha chladicího systému. 99% motorů je chlazeno mořskou vodou, která je hnána propelerem / gumovým ozubeným kolem /. Je nutné mít na lodi náhradní propeler a poradit si s jeho výměnou. Další možnou závadou je vnitřní chladicí okruh a porucha vodní pumpy. Druhou oblastí možných problémů je voda nebo nečistoty v naftě. Než nafta přichází do motoru, jde přes palivový filtr. Osvědčené řešení je mít dva

palivové filtry, které můžete za chodu vzájemně přepínat a na moři za špatných podmínek nejste nuceni řešit výměnu filtru. Pak už se pravděpodobně setkáte buď s jednoduchou závadou jako je špatný kontakt nebo problém s termostatem anebo bude problém složitější a bude vyžadovat zručného mechanika. Pro tento případ je také dobré mít možnost provizorně instalovat přívěsný motor od člunu na zád' lodě a dostat se tak bezpečně do přístavu.

Poslední otázkou zůstává, jak velké by měli být tanky na naftu? Stejně tak jako s výkonem motoru je to i s tanky. Čím větší, tím lépe, ale je tu problém s místem a pokud je budete mít plné, stojí za zmínku i hmotnost. Odpověď je opět jednoduchá, měli byste být schopni plout bez tankování na motor 750 Nm při rychlosti 5kn. Toto pravidlo pochopitelně platí pro plachetnice, které chtějí být vybaveny na dlouhé plavby.

Ovšem plachetnice je plachetnice a plachty jsou plachty. Není nad to, když fouká dobrý vítr do plachet...

Málo vody pod kýlem aneb, když přístroje stávkují

Každý, kdo se plaví po moři je spokojen, když má dost vody pod kýlem a do lodi moc neteče. Používáme mapy, GPS a spoustu navigačních pomocníků a přesto se tu a tam stane, že mapy nesedí, hloubka nesedí a pak nastává problém. Jsou oblasti, třeba na severním moři, kde je to samá mělčina. Plout kolem Holandska nebo Belgie je hotový slalom mezi mělčinami.

Před naší delší plavbou jsem Blue Thunder vybavil echolodem, který vykresluje tvar dna a ukazuje hloubku asi 130 m před lodí a do stran. Další echolod, který používáme je klasický hloubkoměr Raymarine. Je zajímavé a nesmírně stresující, když najednou třeba uprostřed Biskajského zálivu, kde má být hloubka kolem 4 km začne echolod ukazovat postupně až 20m a stále klesá, zapnete tedy druhý echolod a ten ukazuje stejný nesmysl. Tento stresující fakt se nám čas od času stává. Když je to uprostřed Biskaje nebo Atlantiku, dvakrát pro klid změříte polohu a vypnete ty pitomé přístroje, ale když plujete docela blízko třeba kolem Madeiry, kde jsou hloubky kolem 300m a najednou se oba echolody zblázní a jdou až na půl metru, je těžké zůstat klidným. Nejednou jsem otáčel o 180° pod plnými plachtami... Nakonec se ukázalo, že je to planý poplach přístrojů. Když tu a tam konzultuji tento fakt s ostatními jachtaři, mají většinou podobné zkušenosti. Může to být způsobenou buď velkou rybou nebo hejnem ryb, případně výrazně rozdílnou teplotou vody ve větších hloubkách, planktonem nebo také tím, že příd' lodě naráží na vlny v takovém úhlu, že se občas dostává vzduch pod čidla echolodů. Čemu, pak ale máte věřit? V oblastech, kde plujeme poprvé / což je pořád / si dáváme, vždy velký pozor.

Slavná zátoka Wallilabou na ostrově Saint Vincent, kde se točili Piráti z Karibiku, nesedí elektronické mapy vůbec a vy dle přístrojů kotvíte asi 150m nad hospodou v kopci. Stejně tak navigačně velmi náročné ostrovy Los Roques ve Venezuele v elektronických mapách neodpovídají skutečnosti a spoléhat se na ně je nemožné.

Oproti tomu stará dobrá Evropa je téměř bez chybičky. V Anglii si najdete i číslo mola. Ovšem plujete-li do Belgického přístavu Blankenberge, kde neustále bagrují vjezd a podaří se vám to za odlivu z ponorem 2m ani přístroje Vám nepomohou. Cestu vám klikatě ukazují přístavní dělníci tak, abyste minuly naštěstí písčité mělčiny. Daleko problematičtější jsou oblasti, kde je silný proud, jako je plavba do nádherného Portugalského Porta. Je zapotřebí plout za přílivu proti řece Rio Douro. Příboj se rozbíjí o skaliska pár desítek metrů od Vás a proud unáší lod' rychlostí až 5 kn. Tam čas na otočení lodě prostě není. Navíc nelze plout přímo ve vyznačené dráze, ale musíte z plavební dráhy trochu vybočit do oblasti, kde je více vody. To, že je v některých místech jen 1,6m pod kýlem moc klidu nedodá. Fakt je, ale ten, že právě v těchto oblastech jsou elektronické mapy obrovským pomocníkem a pokud funguje echolod, který vidí před lodí je to nesporně další plus. Ovšem na nic nelze spolehnout 100% a o tom Vás přesvědčují všude přítomné vraky lodí.

Jak vyhrát závod přes Atlantik

Často s jachtaři diskutují detaily, které jsou nezbytné pro úspěšnou účast v transatlantickém závodě. Dnes zde rozeberu přípravu a taktiku naší ložské plavby přes Atlantik jako účastníka známého závodu ARC Gran Canaria - Saint Lucia, kde se nám podařilo jako první české plachetnici v historii zvítězit v naší třídě.

Myšlenka účastnit se v závodě ARC vznikla hned současně s myšlenkou plout přes Atlantik. Samotná plavba přes Atlantik trvá za normálních okolností bez zastávky na Kapverdských ostrovech něco mezi 15 až 30 dny, pokud neplujete se závodním speciálem a plujete standardní cestu z Kanárských ostrovů na Karibik. To samo o sobě může být trošku nudné a zároveň nebezpečné. Připojit se k závodnímu konvoju pro takto dlouhou plavbu je nejen zajímavé, ale vaše plavba tak získá i další rozměr. Zároveň plujete s konvojem přes 200 lodí, které sice nevidíte, ale vzdálenosti mezi loděmi se počítají na dny. V případě potřeby jsou lodě schopny si navzájem pomoci a tím se pro všechny výrazně zvyšuje bezpečí takto dlouhé plavby.

Pro účast v závodě musíte splnit přísné podmínky pořadatele, které jsou zaměřeny především na bezpečnost. V řadě ročníků došlo k úmrtí a pořadatel každý rok zpřísňuje podmínky, aby byly posádky co nejlépe připraveny na extrémní situace, které za tak dlouhé plavby nastávají. Podrobný seznam vybavení vašeho plavidla vydává pořadatel řadu měsíců před startem a tak má každý účastník dost času na přípravu. Mezi nejdůležitější patří atest na záchranný ostrůvek, ne straší jeden rok, dvě manuální bilge pumpy, signalizační rakety s platným datem, záchranné vesty s reflexním jménem lodi a automatickou svítilnou, která se rožne při kontaktu s vodou, nehořlavá textilie pro likvidaci požáru, hasicí přístroje nebo třeba sada na chytání ryb a spousta maličkostí, které vám mohou za určitých okolností zachránit život.

Je nezbytné nastudovat si pro dané období charakteristické počasí, mořské proudy a konzultovat předešlé ročníky s lidmi, kteří již tuto plavbu mají za sebou. Zjistíte, že každý rok je počasí jiné, ale směr pasátu se naštěstí nemění. S tím souvisí příprava oplachtění. Pokud chcete závod skutečně vyhrát, určitě se neobejdete bez několika spinakerů a především zručností práce s nimi na palubě. V našem ročníku jsme používali spinaker téměř polovinu plavby ve dne v noci. Takto dlouhá plavba na spinaker je neskutečně náročná pro tento typ plachty. Pro úspěch je nutné pořídit si to nejlepší oplachtění, co existuje s ohledem na dlouhou plavbu. Lehké a křehké plachty, které používají závodní lodě při dvoudenních závodech, by nemuseli přežít. Já jsem zvolil oplachtění od anglické firmy HOOD s vláknem vectran, což je jedno z nejpevnějších řešení pro hlavní plachtu a kosatku. Náhradní oplachtění, alespoň tedy kosatka, je dle mého názoru nezbytná. Téměř všechny lodě, které používají spinaker při plavbě přes Atlantik jej také roztrhají. Pokud zrovna nevezete 6 spinakerů, což není u některých výjimkou, tak je dobré volit trošku větší gramáž s ohledem na dobu plavby. Blue Thunder váží 20 tun a náš spinaker měl plochu 170 m². Roztrhali jsme jej až poslední týden naší plavby. Tedy dobré oplachtění je nezbytné nejen mít, ale také zvládat jej co nejefektivněji používat a měnit ve dne v noci a s tím souvisí volba posádky.

Minimální počet pro závod jsou dva. Záleží na typu lodi a náročnosti obsluhy. Je třeba myslet i na situaci, kdy by vám přestalo fungovat automatické kormidlo. Dle mého názoru je lepší méně schopných lidí na palubě než více neschopných. Pochopitelně je zapotřebí počítat během tak dlouhé plavby s ponorkovou nemocí. V situacích neshody je zapotřebí, aby posádka respektovala pokyny kapitána za všech situací, jinak zejména v extrémních situacích, kdy je nutné rychle rozhodovat a konat vzniká chaos. Posádka musí vědět, že když kapitán zvýší hlas, souvisí to s důležitostí úkonu a situace a není to osobní.

Pokud někomu vadí podřizovat se pokynům kapitána nebo snést, že na něj někdo zařve "povol" nebo něco podobného bude mít určitě během tak dlouhé plavby problémy a nebude přínosem pro posádku a úspěch plavby. Dobrá volba posádky je základním předpokladem pro úspěšnou a bezpečnou plavbu. Posádka by se měla dopředu znát a měli by být dané role a odpovědnost každého člena posádky. Někdo musí hlídat proviant, množství spotřebované vody a kapitán by měl mít přehled, aby mohl případně regulovat příděl potravin a vody při extrémním prodloužení plavby. Někdo by se měl starat o navigaci a komunikaci s pořadatelem závodu a měli by být dané dopředu služby na palubě. My jsme zvolili osvědčené rozdělení služeb na čtyři hodiny v noci a osm ve dne. Zdánlivé detaily, jako to, že každá věc se vždy přesně na svém místě je nezbytné dodržovat. Jsou často situace, zejména v noci, kdy není čas hledat baterku nebo kliku od vinsny a pokud by se Vám do cesty zapletla sklenice, která se vzápětí rozbije, může toto být začátek katastrofy. Stejně tak konzumace alkoholu nepřipadá za plavby v úvahu. Nikdy nemůžete vědět, zda nebude nutné jít na vrchol 25 m dlouhého stěžně pro utržený výtah.

Pro úspěch v závodě je nutné optimalizovat kurs a oplachtění za každé situace, počasí a denní dobu. Říct si, necháme na noc menší oplachtění, ať máme v noci klid, nepřipadá v úvahu. Pamatuji noci, kdy jsme měnili oplachtění 12 krát za noc. Na druhé straně je zapotřebí počítat s tím, že změna plachet Vám vezme určitý čas a o ten plujete pomaleji. Pokus se vítr často mění, musíte si stanovit dobu, po které se vám vyplatí plachty měnit. U každé lodi a posádky je to trochu jinak. Jinak je to také, když se chystáte refovat nebo měnit spinaker. Někteří jachtaři říkají, že pokud Vám plachty beze změny nevydrží alespoň tři hodiny, nemá smysl je měnit. Při změně ztratíte víc, jak změnou získáte. Musíte vědět a cítit co má a nemá smysl. Dobrá znalost vaší lodi za všech podmínek plavby je nezbytná. Dlouhý závod se vyhrává především na detailech, důslednosti a závodění od začátku až do konce.

Důležitým detailem je mít perfektní předpověď počasí a denně ji aktualizovat. Mít denní přehled o pozici jednotlivých lodí a zabývat se jejich strategií. Proč právě plují tímto kurzem a ne jinam. Pro nás bylo rozhodování z počátku závodu dost obtížné. Hned za Kanarskými ostrovy foukal docela slušnej vítr a řada lodí stočila brzy na západ a tak zvolila kratší cestu do cíle. Já jsem držel strategii stáčet se až s pasátem kus nad Kapverdskými ostrovy. Denně jsme aktualizovali předpověď a počítali jsme, kde budeme za den dva tři a co se tam bude dít. Nejkratší cesta je pro plachetnice zřídka kdy nejrychlejší a právě to se nám vyplatilo. Zároveň jsme si denně hlídali lodě, které pluli za námi a počítali, zda se k nám nepřibližují. Když jsme neustále zvyšovali náskok, nešli jsme na hranici, kdy by poškození plachet mohlo rychle zvrátit vývoj závodu, ale tak, abychom udrželi vedení a nevystavovali loď a plachty extrémnímu zatížení, které bychom volili až v případě, kdy by šlo o metry. Pro komunikaci se nám osvědčil satelitní telefon Iridium, přes který jsme denně reportovali naši pozici a zároveň stahovali počasí. Manželka mi denně posílala pozice našich konkurentů, které našla aktualizované na internetu. Zároveň jsme přijímali zprávy o počasí z více zdrojů, abychom minimalizovali chybu rozhodování. Musím říct, že bylo během devatenáct dnů dlouhé plavby jen málo chvil, kdy bychom se nudili. Pokud se daří a na lodi vše funguje bez poruch, je i dobrá nálada.

Během takto dlouhé plavby můžou nastat různé nepředvídané komplikace, na které je nutné se dopředu připravit. Absolvoval jsem znovu kurs první pomoci, kurs šití, naše lékárníčka je vybavena velkým rozsahem léků, antibiotik a máme na telefonu 24 hodin lékaře, s kterým je v případě potřeby možné konzultovat postup. Je samozřejmě možné, že dojde k poruše všech možných agregátů na lodi a na to je zapotřebí být připraven nejen, co se týče perfektních znalostí lodi, ale také náhradních dílů a náradí. Pokud vše před tak dlouhou plavbou zkontrolujete a to co je "načaté" necháte vyměnit, minimalizujete tím problémy, které se daleko obtížněji řeší třeba tisíc mil od břehu.

Samotná úspěšná plavba je výsledkem dlouhé důsledné přípravy, intenzivní práce v průběhu celého závodu, dostatku informací pro dobré rozhodování a taky pořádného kousku štěstí!

Jak vybrat tu správnou loď?

S loděmi je to jako s ženami, je to hezké, drahé a jaká vlastně je zjistíte až časem / nechci říct, až je pozdě.../. Když už přejdete ta nesčetná negativa spojené s vlastněním lodě a prostě ji chcete a potřebujete ji mít, vyvstává otázka jakou? Čtete všechno možné a nemožné o lodích, bavte se s lidmi, jezděte na výstavy a hlavně to neuspěchejte! Tím, že nemáme moře, je zde velmi málo lidí, kteří mají opravdu zkušenosti s tím, že loď vlastní a ještě méně těch, kteří na nich skutečně plují. Když jsem se snažil před dvěma lety konzultovat správný výběr lodě, nejvíce mi nakonec pomohla kniha známého anglického jachtaře Jimmy Cornella "World Cruising Survey".

Na začátku si položíme otázky, kolik času na lodi budete trávit, kde se hodláte plavit, kolik členů posádky budete mít na palubě a nakonec hranice vašeho rozpočtu.

Chcete-li mít vlastní loď pro příjemné trávení dovolených ve středomoří, není asi nic jednoduššího, než zvolit jednu z dostupných modelů, které běžně potkáte ve středomoří. Výhodou bude určitě dostupný servis, náhradní díly a přijatelná cena. Pak už záleží na tom, co Vám lépe padne a kolik za loď chcete utratit. Obecně je mezi jachtaři známo, že čím více na sever tím kvalitnější lodě se tam vyrábějí. Jednu z nejlepších pověstí mají tradiční Holandské loděnice. Fakt je ale ten, že ve středomoří je dostatek marín a servisu a nejsou na lodě kladeny zvláštní požadavky. Nebudete nuceni na volném moři bez zakotvení trávit týdny, ale maximálně něco přes týden. Takovou loď nemusíte mít vybavenou obrovskými nádrži na vodu a naftu, přídatnými zařízeními na výrobu el. energie apod.

Chcete-li se ovšem vydat dál na plavbu mezi kontinenty a třeba postupně kolem světa pak je důležité rozmyslet si, zda se budete pohybovat v pasátových oblastech kolem rovníku nebo, zda máte ambice plout třeba více na jih či na sever. Tato otázka je důležitá především z hlediska volby materiálu pro trup lodi. Statistika říká jednoznačně, že čím jste dál od civilizace, tím více lodí potkáte kovových a hliníkových a zmenšuje se procento lodí plastových, kterých je ale stále většina.

Pokud Vám více záleží na kvalitě lodi, než na ceně není diskuse o tom, že hliník je nejvhodnějším materiálem pro loď na dlouhé plavby a pobyt. Plast je křehký, časem trpí korozi (osmozou) a loď je po letech "rozvrzaná" a vymačkaná, často to poznáte, jak se kroutí ve vlnách, že nejdou zavřít dveře od kajut apod. Kvalitní plastové lodě snesou cenové srovnání s hliníkovou nebo kovovou lodí. Výroba kovové lodě je levnější, loď je ale těžší a podstatný je také fakt, že železo mění svoji pevnost s rozdílnou teplotou, což u hliníku tak neplatí. Budete-li se plavit ve studených vodách, bude tam kovová loď daleko křehčí než třeba hliník. A nakonec k volbě materiálu malý příklad, vezměte si tři stejné konzervy, jednu s plastu, jednu z hliníku a jednu kovovou a kopejte si s nimi celý den na dvorku, nechte je tam přes zimu a nepřízeň počasí a pak se rozhodněte, kterému materiálu byste dali důvěru svěřit život váš a vašich blízkých na dlouhou plavbu. Hliník má kromě vyšší ceny ještě dva důležité požadavky. Musí být vždy 100% izolován od kontaktu ostatních kovových materiálů a nesmí být v kontaktu s + a - vašeho el. systému. S tím souvisí např. el. izolace motoru od trupu a podobné náročné požadavky. Kovové lodě by měli být navíc uvnitř izolovány, aby nedocházelo ke kondenzaci vody uvnitř lodě.

Jedna ze zásadních otázek je také délka lodě. Souvisí s požadavky na počet lidí na palubě, požadavky na pohodlí a samozřejmě má výrazný vliv na cenu nejen zařízení, ale také na kotvení, údržbu a v neposlední řadě na obsluhu. Můj názor je, že dobře vybavená loď kolem 50 stop je zvladatelná v jednom člověku a dostatečně pohodlná a bezpečná pro max. 6

člennou posádku. Lod' pod 40 stop je již malá a pro plavbu za těžších podmínek může být její délka a s ní především související nízká hmotnost určitou nevýhodou. Lod' nad 50 stop sebou nese nesporně větší pohodlí stabilitu a snad i bezpečnost, ale zároveň vyšší náklady, požadavek na nutnost početnější posádky aspoň při kotvení a často také problémy s nalezením místa v marínách. Lodě k 60 stopám a delší bez předchozí rezervace v marínách těžko nacházejí místa. Cituji jeden s výroků známého jachtaře a zakladatele závodů ARC Jimmy Corlnella " Nekupujte si delší lod' jen proto, že na to máte".

Jsme - li u trupu, délky a kotvení je nutné zmínit se také o ponoru. Je známo, že s ponorem do 2m budete mít zřídka kdy problémy v marínách. V silných přílivových oblastech se budete muset zabývat hloubkou tak jako tak a to nejen při vplouvání do přístavu. Pravda je, že budete-li chtít plout po kanálech uvnitř Francie, či jinde v Evropě je hranice ponoru kolem 1,5 m maximální. Ponor nad 2 m sebou může nést lepší plavební vlastnosti, ale časté problémy dostat se tam, kam jiní bez problému doplují. Určitou kompromisní variantou je výsuvný kýl, což je populární zejména na severním moři v silných přílivových oblastech. Výsuvný kýl má obrovskou výhodu možného snížení ponoru v oblastech, kde je to zapotřebí. Balast je, ale umístěn ve dně lodě a kromě horších plavebních vlastností je zde také riziko možné poruchy mechanického zařízení zajišťující vysunutí a zasunutí kýlu, což bývá buď hydraulicky, nebo přes lana mechanicky.

Je toho opravdu moc, o čem je nutné přemýšlet při správné volbě lodě. Nechte tomu čas a zjistíte, že na prvním veletrhu se velmi snadno rozhodnete pro na první pohled pěkně zpracovanou lodičku za příznivou cenou a za rok, pokud neuděláte chybu a nekoupíte ji, se u ní ani nezastavíte a budete mít úplně jiný pohled na svět lodí. Čas je relativní a v tomto případě hraje pro Vás, protože je tou nejlepší možnou investicí před ukvapenou volbou.

Příště se zamyslíme nad možnými a nemožnými variantami vybavení lodě.

Severní pobřeží jižní Ameriky z paluby plachetnice

Když jsme loni z jara vypluli na cestu kolem světa z Holandské vesničky Numasdorp, neuměl jsem si vůbec představit, jaké to bude spatřit poprvé břehy jižní Ameriky. Po té co jsme úspěšně přepluli Atlantik jako účastník známého závodu ARC a podařilo se nám jako prvním Čechům v historii tohoto závodu zvítězit, pluli jsme ostrůvky Karibiku stále na jih až na ostrovy Trinidad a Tobago. Ostrov Trinidad již na dohled sousedí s hrozivě vyhlížejícími břehy Venezuely.

Byli jsme poučeni, že plout podél Venezuely je velmi nebezpečné. Hrozí zde přepadení piráty. Doporučuje se plout dál od břehu a raději v noci bez pozičních světel, aby si vás piráti případně spletli s rybářskými loděmi, které plují v noci často neosvětlené nebo jen s jedním bílým světlem. Piráti používají silné čluny, jsou vybaveni střelnými zbraněmi a živí se pašováním drog, případně rabují plachetnice, které plují podél severního pobřeží Jižní Ameriky. Pokud dodržíte určitá pravidla, jste schopni snížit pravděpodobnost kontaktu s piráty na minimum.

Plachetnice se buď domluví a plují ve skupině nebo jako my vyplouvají na noc za horšího počasí a plují dále od břehu. Rozhodně se nedoporučuje zakotvit někde u pobřeží, ale plout asi den a půl na ostrovy Los Testigos, které patří Venezuele. Tam jsme také poprvé vstoupili na půdu jižní Ameriky. Mělké břehy těchto nádherných ostrovů nám nedovolili připlout až k břehu a tak jsme nechali naši plachetnici zakotvenou asi dvě stě metrů od pobřeží. Když jsem doplaval na břeh a navštívil jedinou hospůdku na ostrově, první co mne hned upoutalo, byly čelisti od žraloka, které ležely na každém stole. Ochotná paní mne vysvětlila, že se to tady žraloky jen hemží a že po západu bych určitě neměl na loď takhle plavat. V hospůdce nabízí rybu a pivo za cenu asi 50,-Kč. Z toho pivo tvoří asi 3,-Kč. S vědomím, že na loď musím plavat, jsem si dal jen jedno a vydal se poměrně svižným tempem zpět. Na ostrovech žije asi stovka obyvatel a živí se převážně rybolovem. Byl jsem také svědkem lovu leguánů. Leguány chytají na vlasec do předem nachystaných ok. Asi není čemu se divit, že mají takové složení jídelničky. Do nejbližšího obchodu to mají 100 km po vodě. Ostrovy Los Testigos jsou poměrně divoké, není zde letiště, takže nepotkáte jiné turisty než jachtaře, kteří rádi využívají příjemné zastávky na těchto ostrovech při plavbě podél severního pobřeží jižní Ameriky směrem na západ do Panamy a dál do vod Pacifiku. My jsme pluli dál na ostrov Margarita. Tento ostrov je výkladní skříní Venezuely. Jezdí sem movitější Venezuelané a turisté z celého světa. Na Margaritě naleznete nádherné písčité pláže. Margarita je také cílem surfařů, kteří jezdí na známou pláž El Yague. Ostrov je přizpůsoben turistům a není problém zde získat ubytování v hotelu, půjčit si auto nebo navštívit restauraci. Nejčastějšími jídly, se kterými se setkáte, jsou kuře nebo ryba. My jsme pluli dále na jih do zálivu Golfo de Cariaco na pobřeží Venezuely. Zde je opět doporučeno plout ve dne a do tmy zakotvit na konci zálivu, který je dlouhý asi 50km. Na konci je osada s malým kotvištěm, a restaurací, kterou vede Francouz. Plavba zálivem je nádherná. Záliv je obklopen suchými červenými skalami. Musím konstatovat, že zatím nejlepší jídlo, které jsme v jižní Americe jedli, bylo právě v osadě Medregal na konci zálivu Golfo de Cariaco paradoxně ve francouzské restauraci. Ani vnitrozemí, ani Caracas nám nenabídl tak lahodnou kuchyni jako právě milý Francouz. Asi také proto zde některé plachetnice kotví několik měsíců a nechce se jim plout dál.

Fotografie z Golfo de Cariaco a z celého našeho putování naleznete na podzim v mé fotografické knize " Ve stínu plachet ", která vyjde koncem letošního roku. Výtěžek z této

knihy věnuji dětem z dětských domovů na cesty k moři. Podrobné informace naleznete na www.plavbaprodeti.cz.

Kapitán Marek Polan

Dítě na palubě

Pro suchozemce se může zdát dítě na palubě jachty něčím jako hazard a nezodpovědnost. Přesto takové, kteří brázdí světové oceány na plachetnicích s rodinami, a dětmi není nouze potkat. Tito námořníci nevypadají vůbec sklesle a člověk neslychá historiky, jak kde kdo utonul, ztroskotal nebo se potopila loď v bouři. A když už se o nějaké bouři, kterou propluli, zmíní, tak si většinu pochvalují, jak to bezpečně ta jejich loď zvládla a děti to zaspali, či hrály karty nebo něco podobného. To nejdůležitější jsou zkušenosti a příprava. Zkušenosti nemusíte vůbec získat jen na moři, i když ty jsou nejcennější. Stačí rozhlížet se kolem sebe, číst odbornou literaturu a poslouchat zajímavá vyprávění těch, co již ty nejcennější zkušenosti mají.

Od jakého věku můžete s dítětem plout?

Tvrdím, téměř od narození! Naše Viktorie absolvovala první plavby, když jí byly 4 měsíce. V 10 měsících již vesele brázdila severní moře v březnových fujavicích. Nemá ještě dva roky a již má již na svém logu přes 2000Nm. Není mezi jachtaři vzácné, že se jim dítě narodilo na lodi. Jsou to krásné zdravé a veselé děti schopni se domluvit již v 6 letech několika světovými jazyky.

Jak přizpůsobit loď pro plavbu s dítětem?

Záleží na tom, zda se chystáte na týdenní dovolenou a loď si budete půjčovat nebo zda se chystáte na delší plavby na vlastní lodi. Pokud si budete loď půjčovat, stačí zkontrolovat funkčnost vybavení. Je rozhodně nevhodné podávat nepřevařenou vodu dítěti přímo s tanků. Nikdy nevíte v jakém stavu je znečištění tanků a tak doporučuji používat tuto vodu jako užitkovou nebo k pití až po převaření. Zároveň se ujistěte, že máte telefonní číslo na provozovatele loď, které funguje 24 hodin denně. Pokud se dostanete do problémů s něčím z důležitých funkcí lodi, musíte mít možnost toto řešit v kteroukoliv hodinu.

Pokud se chystáte na delší plavbu, je nutné oplést zábradlí loď sítí. Dále opatřit si autosedačku, kterou nejlépe blízko těžiště lodi připoutáte a v případě horšího počasí dítě bezpečně usadíte. Je také vhodné mít dětskou cyklistickou přilbu, která se hodí, pokud Vám začaly nekontrolovaně cestovat předměty po lodi, což by se správně nemělo stát... Jednu z kajut je dobré vyhradit pouze pro dítě, nejlépe zadní a dobře ji obalit polštáři, plyšovými hračkami apod. Těžké modely autíček a podobné hračky mohou za určitých okolností působit hodně nebezpečně. Pokud postel nekončí přímo u dveří je zapotřebí zaplést síť u konce postele, aby se Vám dítě nedostalo z tohoto bezpečného prostoru. Pokud se chystáte plout nejen do teplých krajů, vybavte loď rozhodně nezávislým topením a to nejen kvůli dítěti...

Problém, se kterým se určitě setkáte při pobytu malého dítěte na palubě je, že bude mít snahu mačkat všechny ty tlačítka na Vašem řídicím panelu a pokud jej neuhlídáte, přednastaví a zapne a vypne vše tak, že z toho budete opravdu nešťastní. Nemám radu jak tomu zabránit, hlídat a hlídat, ale uhlídat se ovšem stává často nemožné.

Za samozřejmost musíte považovat opatřit dítěti záchrannou vestu jeho velikosti. Je nezbytné obléct dítěti vestu i v případě, když se přepravujete z kotvící lodi na člunu na břeh. Stane se, že motor vysadí, dojde benzín a pak při větru, který vane od pevniny, kde většinou kotvíte, máte co dělat, abyste to upádlovali, natož se starat o dítě. Sám manévr nastupování a vystupování z člunu je zapotřebí pořádně promyslet, protože i to při podávání si dítěte

může být značně nebezpečné. Za vestu můžete dítě snadno připoutat i uchopit. Někdy je lepší přežít pár minut hlasité nelibosti dítěte, ale udělat vše bezpečně, než riskovat, že Vám spadne do vody.

Co když dítě onemocní?

Je dobré mít na lodi komunikační prostředky a odborníka připraveného na telefonu, s kterým můžete konzultovat postup. Při pobřežní plavbě si často vystačíte s GSM, ale pro delší plavby je velmi užitečné mít satelitní telefon. Nemusíte si jej hned pořizovat, lze jej i půjčit a vyřešíte tím i předpověď počasí během dlouhé plavby. Vybavení lékárničky určitě konzultujte s Vaším pediatrem. Není na škodu absolvovat kurs první pomoci, přesto, že jste jej před léty již absolvovali. Určitě se Vám může hodit, když Vás nějaký lékař zasvětil do základů šití. Je nezbytné, aby v lékárničce nechyběli antibiotika, dobré léky proti průjmům a velká spousta pilulek různých barev, tvarů a velikostí, které Vám doporučí Váš odborník. Při delších přeplavbách oceánů je dobré se zásobit vitamíny. Zelenina a ovoce Vám většinou nevydrží celou dobu, což může být až měsíc a tak můžete doplnit chybějící prvky ve Vašem těle. Pokud se chystáte do odlehlých koutů světa, určitě stojí za to uvažovat o očkování proti žloutence A a B.

Jak to řeší jachtaři se školou svých dětí:

Např. ve Francii je možné se dohodnout na dálkovém studiu, dítě posílá v určitém časovém intervalu vyřešené úlohy a jednou za čas je dítě přezkoušeno. Pravda je ta, že většina dětí od 6 let se dohovří více jazyky. Převážná většina jachtařů, kteří na lodi žijí, tráví stejně více času kotvením než plutím. Děti mají spoustu kontaktu v kotvištích a marinách s ostatními dětmi, takže není nutné se domnívat, že Vaše dítě zakrní a nebude znát nic jiného než vodu, plachty a vítr, je to právě naopak.

Oblečení:

V dnešním světě koupíte nepromokavé jachtařské oblečení i na ty nejmenší. Pokud neplujete zrovna kolem Anglie, stačí úplně neprofoukavá a nepromokavá bunda. Za špatného počasí nenecháte Vaše dítě na "službě". A pokud ano tak pak na oblečení rozhodně nešetřete! Snese-li Vaše dítě na hlavě čepici a sluneční brýle, pak je dobré mít více kusů. Naše Viktorie se ráda baví házením všeho možného do vody. Jeden dudlík na týden nestačí přesto, že mne při našem letošním kotvení na ostrově Madeira okolní jachtaři vyhlásili nejlepším lovcem dudlíků.

Je skvělé pokud chcete s dítětem plout a žít na jachtě. Vytvoříte tím ten nejlepší tým a věřte, že Vás to jako rodinu stmelí a posílí Vaše vzájemné vztahy.

O tom jak skalní jachtaři neradi jachtí

V období daném počasím se na různých místech na zeměkouli koncentrují jachtaři, kteří tráví na lodi většinu svého času.

Už na jaře v Anglii na Isle of Wight mne překvapil Sir Emerson se slovy " už abychom byli v tom Karibiku, ale těch mil co nás čeká a pak ten Pacific" povzdechl si a rychle zhltnul zbytek whisky. O kus dál v Brightonu, když jsme loni na jaře kotvili za dramatických okolností a dva dny jsme se trápili s tlakovou níží doprovázející vítr přes 50 Kn. Navštívila nás tam rodinka s 3letým synem a paní čekala dalšího potomka na podzim. "Plujeme delší vzdálenosti v noci, tady na severu je to bezpečnější, vidíš lépe lodě, izolovaná nebezpečí a náš synek spí a my máme klid". Pravda je, že i my plujeme daleko raději v noci. Z naší aktivní roční dcerky jsme daleko více unaveni při denní plavbě, než když plujeme v noci.

V Portugalsku nám vyprávěla sympatická francouzská rodinka, jak se co nejvíce vyhnout dlouhým přeplavbám. "Z Kanárů poplujeme do Senegalu, tam strávíme vánoce pak na Kapverdy a odtud to musíme vydržet na Tobago do Karibiku". Nakonec mi mailem odpověděli na otázku: "jak se vám plulo z Kapverd na Tobago?", " vlny, vlny a pořád jen vlny a tak jsme se zotavovali 14 dnů v Charlotteville na Tobagu". Mimochodem má zkušenost z překrásného Charlotteville je, že se tam na kotvě houpete skoro stejně jako při přeplavbě Atlantiku.

Na Tenerife mi při sklence červeného povídá sympatický padesátník Douglas " já dlouhé přeplavby nemám rád, nemám rád, když moc fouká, nemám rád, když málo fouká. Čekám, když bude počasí akorát, ale párkrát mne to vypeklo, a tak vozím sadu náhradních plachet a 600 l nafty v kanistrech navíc". Douglas pochází z Jihoafrické republiky a momentálně žije v Brazílii a střídavě na svém překrásném dvojstěžníku. Musel emigrovat pro katastrofální bezpečnostní situaci. Zabili mu ženu a rozkradli fabriku.

Podobný osud má také umělec Erik, který rovněž odplul z Kapského města, a momentálně ho můžete potkat ve Funchalu na Madeiře, kde se už 3 roky žíví jako "sailmaker", mimochodem jediný opravář plachet pro ostrovy Porto Santo a Madeira.

Na Santa Lucii v Karibiku mi zase líčí svoji přeplavbu Atlantiku Američan Michael s lodi Sallimar II. "Jako správný Američan bych měl říct, bylo to skvělé, ale pravda je, že mi to po týdně lezlo trochu na nervy, chyběli mi tam lidičky, přístavní hospůdky a trochu toho zeleného, ale jinak to bylo skvělé", dodal jako správný Američan.

Všichni se shodují na jednom, dlouhé přeplavby oceánů přes 1000 Nm nejsou zvláště záživné, každého stojí velké úsilí příprava lodě, zásoby a tisíce nezbytných maličkostí. Často je pro ně loď jediným majetkem a domovem a tak lze pochopit pocit, se kterým se vrhají na dlouhé plavby do vln oceánů. Proč to vlastně dělají? Právě proto. Je to jako droga, nemohou bez toho být...

Kdy je se vyplatí uvažovat o koupi vlastní lodě, aneb jak dlouho si loď půjčovat?

Snem mnoha jachtařů, je mít jednou svoji loď, dost času a plout a plout. Většina z nás se čas od času dostává do jisté civilizační únavy, kdy je rozhodnuto zpřetrhat veškeré závazky, koupit loď a zvednout kotvu.

Ono samo o sobě koupit loď v dnešním tržním světě není až tak velký problém, máte-li nějaké drobné. Můžete ovšem koupit loď také na leasing, částečně nebo úplně ji stavět sami.

Pojďme se zamyslet nad tím, kdy má smysl uvažovat o koupi lodě. Máte-li dost peněz a prostě ji chcete, udělejte si radost! Nemáte-li moc peněz a moc ji chcete, udělejte to nebo si ještě dočtete těch pár řádku, třeba Vás v tom ujistím nebo Vám to rozmluvím...

Klíčové jsou dvě otázky, kolik času v roce dlouhodobě plánujete trávit na lodi a kde se chcete plavit. Řekněme, že na 12 m dlouhé lodi trávíte s přáteli či rodinou jeden měsíc v roce. Za týden pronájmu loď zaplatíte v sezóně cca 1500 EUR. Ročně na pronájmu zaplatíte tedy 6000,- EUR. Koupíte-li si podobnou loď, zaplatíte nejméně 150 000 EUR. Dalo by se říct, že se Vám investice vrátí za 25 let. Budete-li na lodi trávit dva měsíce v roce už za zhruba dvanáct let, ale pozor. Vlastníte-li loď je zapotřebí započítat ročně náklady na údržbu lodě, kotvení, pojištění apod. Budete-li chtít mít Vaši loď vždy na 100 %, což není jen dobrý pocit, ale i nutnost pro Vaši bezpečnost, počítejte, že se dlouhodobě budou roční náklady pohybovat v rozmezí 5-10% z ceny lodě. Koupíte-li loď v této cenové relaci, musíte si být vědom toho, že po 20ti letech bude řada významných agregátů na konci životnosti. Hodláte-li se plavit dál než je pobřežní plavba a romantické kotvení, není rozhodně nová loď v této cenové relaci dobrá volba. Buď je zapotřebí počítat s cenovou relací dvojnásobnou nebo hledat loď jetou nebo menší. Fakt je ten, že mezi jachtaři, kteří na lodích žijí, či podnikají dlouhé plavby kolem světa, velmi zřídka potkáte jachtu podobnou té, která je v nabídce u většiny charterových společností. Je tady ještě úvaha finančně si pomoci pronájmem Vaší lodě v době, kdy ji nevyužíváte. Já jsem ortodoxním odpůrcem půjčování, dýmek, žen a především lodí! Chcete-li dělat business pronájmem lodí, dělejte jej. Ale, plavit se pak třeba přes Atlantik na lodi, kde nevíte, co kdo vyvedl před 14 dny a zjistíte to, až začne "bušit" to ne. Nehledě na to, že velmi brzy zjistíte, že Vaše loď stárne daleko rychleji, střídá-li se na ní každý týden posádka.

Hodláte-li plout na delší plavbu, třeba kolem světa, nezbude Vám nic jiného než přemýšlet o volbě té správné lodě. Na druhé straně, chcete-li se plavit všude možně po světě, lze si dnes půjčit loď opravdu na hodně místech zeměkoule. Chcete-li absolvovat přeplavbu oceánu, není také nic složitého dostat se jako placená posádka na loď nebo je i dost těch majitelů lodí, kteří si ji rádi nechají převézt z kontinentu na kontinent.

Shrneme-li vše kolem a kolem je to krásný, ale velmi drahý koníček. Ta hranice, kdy koupit loď se láme někde po dvou měsících, které pravidelně ročně na lodi strávíte a pak už je to jen o výběru vhodné lodě a o tom někdy přístě.

Kam směřují evropští Jachtaři

Už koncem května vyráží množství jachet ze studených vod severního moře a Baltu přes biskajský záliv do severního Španělska. Ti zkušenější se po cestě zastaví ve Francii, ale většina pluje přímo z anglického Falmouthu či Plymouthu přes Biskajský záliv do La Coruny nebo Bayony. Tam potkáte dvě skupiny jachtařů. Ti, kteří na lodích plánují strávit zimu či další roky nebo ti kteří na zimu odlétají zpět na sever. Ti, co zimu tráví doma u kamínek, buď spěchají do středozevního moře, aby užili sezóny, nebo si pohodově plují na jih Portugalska a loď někde zazimují. Jsou i tací co se stihnout vrátit zpět do studené Anglie či Skandinávie, ale těch je opravdu málo.

Jachtaři trávící na lodi zimu a případně roky se pomaličku pohybují směrem na jih až k Lisabonu, někteří plují až na vyhlášené Portugalské Algarve. Většina se potom přesouvá v průběhu září až listopadu na Kanárské ostrovy. Na Kanárských ostrovech se potkávají jachtaři plující jak ze Středozevního moře, tak ze západního a severního pobřeží Evropy. Část se cestou zastaví na ostrůvku Porto Santo s krásnou písečnou pláží a pak na stále zelené a kvetoucí Madeiře, ale všichni stejně neminou Kanárské ostrovy. Tam jsou mezi jachtaři více oblíbené menší ostrůvky, jako je Gomera nebo La Palma, kde není tolik turistů. Koncem října se již maríny zaplňují a v druhé polovině listopadu startuje každoročně závod přes Atlantik ARC, kterého se účastní přes 200 lodí. K nim se pak připojí ještě asi 100 lodí, které se sice závodu neúčastní, ale z bezpečnostních důvodů zdolávají cestu přes Atlantik s touto velkou skupinou lodí. Řada lodí má své najaté kapitány a majitel přiletí buď na přepravbu Atlantiku nebo často až na Karibik.

Část jachtařů, která na lodích žije nebo plánuje delší cesty, pluje v průběhu podzimu a začínající zimy z Kanárských ostrovů na Cape Verdské ostrovy a dále pak se většina přesouvá do Brazílie, kde je krásně a daleko levněji než na Karibiku. Francouzi pak se často zastaví před Kapverdami v Africkém Senegal. Tam za nimi přiletí cenově příznivými lety z Francie známí či příbuzní a nezdědka zde tráví vánoce.

Z Brazílie se dá snadno plout na sever do Karibiku díky příznivým proudům a větru. První zastávkou z Brazílie na sever bývají ostrovy Trinidad či Tobago. Venezuela se stává v poslední době spíše nebezpečnou zastávkou. Trinidad a Tobago jsou zároveň relativně bezpečné ostrovy pro strávení hurikánové sezóny a tak koncem dubna a v květnu se stahuje spousta jachet právě sem, kde stráví léto většinou na suchu. Část jachtařů pak pluje zpět do Evropy a ostatní směřují panamským průplavem kolem světa do vod Pacifiku. Plout z Karibiku do Brazílie a jižní Ameriky se dá s velkými obtížemi. Díky protiproudu, který dosahuje kolem 2,5 uzle a protivětru je to takřka nemožné. Tak se to opakuje rok co rok. Mění se pouze popularita jednotlivých ostrůvků a zemí, kde se jachtaři zastavují, což ovlivňuje politická situace, vstřícnost obyvatel a v neposlední řadě také ceny. Největší množství lodí potkáte z Anglie, Francie, Holandska, Skandinávie a USA. Na lodích se pohybují lidé všech věkových a sociálních skupin. Potkáte Holanďany s ročními dvojčaty, stejně tak 75leté francouzské důchodce. Někteří plují na superjachtech řízenými počítači jiní zas na lodích, kde by bylo o strach absolvovat plavbu na rozbořeném rybníku. Jsou to většinou milí a přátelší lidé, kteří žijí ve spojení s přírodou. Rádi s Vámi usednou u sklenky vína a vypráví své životní osudy nebo Vám pomohou s něčím, s čím si nevíte rady na Vaší lodi.

Jak se vyvarovat pirátů a kriminálních živelů na moři

Nebezpečí okradení na nás číhá doma i na cestách na každém rohu. Jiné je pouze to, že v zahraničí a na moři se ocitáme v neznámém prostředí a nevíme přesně, kde jsou hranice bezpečí a nebezpečí. Na lodi jste každou chvíli v jiné zemi a o to je orientace složitější. Platí pravidlo, že čím je v zemi nižší životní úroveň, tím je pobyt v zemi nebezpečnější. Ne že by nás chtěli všichni "chudší" okrást, ale daří se tam kriminálním živelům, které jsou většinou dobře organizovány a vybaveny. Jestliže do takových oblastí připlujete s jachtou, ať s Vaší nebo charterovou máte na čele napsáno "ten má peníze, bude mít hotovost, foťák, telefon". Na některých ostrovech v Karibiku Vám charterová společnost zakáže zakotvit, jako je např. St. Vincent.

Pokud se budete v takových oblastech pohybovat na břehu, zanechte vždy člun na místě, které není příliš odlehlé, a rozhodně jej zamkněte řetězem, čím silnějším tím lépe. Často se objeví někdo z domorodců a nabídne Vám, že člun pohlídá. Většinou se to vyplatí. Nevyužijete-li nabídky, stává se, že Vám dotyčný dokáže, že jste udělali chybu. Zanedlouho Vám v lepším případě nabídne Váš člun a bude chtít nálezný. Je také dobré nemít u sebe velkou hotovost, ale využívat spíše cestovních šeků a platebních karet s omezeným limitem. Pokud už hotovost berete, je dobré mít menší bankovky a ne na jednom místě. Nenoste v těchto oblastech hodinky, šperky, snubní prsteny / manželka bude ráda / a snažte se oblečením příliš nelišit od místních obyvatel. Jakmile se setmí, rozhodně se nepohybuje na odlehlých místech a v případě potřeby se někam dopravit využijte často levné taxi. Pozor taxi musí být řádně označené, jinak Vás řidič může odvést úplně jinam a tam Vás okrást, což se často stává.

Pokud budete kotvit v bezpečnostně nejisté oblasti, zvolte místo, kde nebudete sami. Na noc rozhodně vytáhněte člun z vody, zamknout jej za lodí rozhodně nestačí. Pokud opouštíte loď, nechte uvnitř svítit jedno světýlko budící dojem, že je někdo na palubě. Dohodněte se s ostatními loděmi na kanálu VHF, který budete mít celou noc zapnutý a v případě potřeby se můžete snadno spojit. V některých oblastech jachtaři rozdělují v noci služby a po dohodnutých časových intervalech svítí po zakotvených lodích a okolí kotviště. V případě, že Vás navštíví rybáři nebo domorodci s nabídkou ovoce, ryb, apod. chovejte se přátelsky, obchod probíhá vždy tak, že každý zůstává na svém plavidle. Dejte pozor na jachtaře, kteří jedou finančně tzv. na doraz / v ojedinělých případech jsou zdrojem nebezpečí i oni /.

Za plavby v oblastech, kde víte, že je riziko kontaktu s piráty plujte alespoň 20Nm od břehu / piráti mají většinou silné čluny, ale nemají tak velké nádrže /. Je-li to možné, plujte ve skupině alespoň dvou lodí. Dohodněte se na způsobu komunikace, ale počítejte s tím, že na VHF Vás piráti uslyší. Mohou scenovat kanály VHF. Plujte v noci, a pokud je silný vítr a vlny je to jen dobře! Nechte zhasnutá světla nebo nechte zapnuté kotevní světlo / bílé / , stejně jako mají rybáři/. Zapněte radar a čas od času kontrolujte, zda se k Vám neblíží nějaké plavidlo. Pokud ano, změňte kurz a ověřte, zda plavidlo pluje opět za Vámi, jestliže se bude přibližovat, vyzkoušejte ještě vše zhasnout a opět radikálně měnit kurz, pokud je tma a plavidlo, které Vás sleduje, nemá radar, máte velkou šanci uniknout / pozor na detaily, jako jsou svítící navigační přístroje, či autopilot /. Jestliže dojdete k závěru, že kontaktu nezabráníte, zachovejte klid a na návštěvníky se připravte. Rozdělte hotovost na více míst a připravte jednu peněženku, do které obětujete dle uvážení něco kolem 100 USD. Snažte se schovat cenné věci na různá místa. Nachystejte signální rakety, může to být v případě nouze jediná zbraň, pokud nemáte vlastní. V okamžiku, kdy k Vám dorazí piráti, nejdříve vždy

sondují situaci, kolik osob je na lodi, a jaký je poměr sil. Častá záminka je, že chtějí vodu nebo něco jiného. Zajistěte, aby všichni muži byli na palubě nebo postupně vylézali z různých luken. Je dobré nechat jednoho člena posádky uvnitř a ten ať vytváří dojem, že je v podpalubí více lidí. Ženy a děti samozřejmě zůstávají v kajutách. Jestliže jste sami, mluvte do podpalubí a buďte dojem, že ostatní jsou dole. Budou-li piráti ozbrojeni a vy se necítíte nepřemožitelní jako v akčních filmech, nechte je bez boje vstoupit na palubu a před tím vystřelte alespoň jednu raketu, může je to zastavit. Piráti většinou vezmou peníze a elektroniku, ale celou loď jen velmi zřídka. Pokud posádka na palubě neohroží jejich plány, většinou fyzicky neublíží.

Možná ještě důležitější je nenechat se odradit radami těch, kteří mluví o nebezpečných oblastech a sami mají zkušenosti pouze z vyprávění. Oblasti, které jsou "nebezpečné" jsou bez turistů a mnohem zajímavější než továrny pro turisty. Zažijete věci, o kterých se Vám nesnilo, a když přijdete o nějakou tu korunu a vrátíte se celí, je to vždy úspěch!

Já Vám vlastně nemám co radit, letos mi ve Venezuele ukradli člun, motor a serf.

Jak to chodí ve světě se servisem lodí a jachtařskými obchody

Každý majitel sebemenšího plavidla velmi brzy zjistí, že vlastnit loď znamená především práce, práce a zase jen práce. Letos jsem se v servisu v anglickém Plymouthu potkal s jedním Holanďanem, který měl opravdu nádhernou 60ti stopou jachtu se všemi možnými elektronickými vymoženostmi. Přiznal se mi, že během dvou let, co převzal loď od výrobce, zatím nebyl ještě jediný den, kdy by mu vše 100% fungovalo. A to je důvod proč všichni po doplutí děláme seznamy oprav, úprav, dílů, zkrátka vše co potřebujeme na našich miláčcích řešit.

Pravda je ta, že pokud máte loď na moři je problém vozit veškeré potřebné díly z Čech, kde je specializovaných obchodů málo a jejich zásobení odpovídá velikosti trhu. Můžete samozřejmě využít i zastoupení různých velkých firem, které dodávají téměř vše, ale můžete dopadnout jako já. Táhl jsem letos do Holandska 25 kilogramovou kotvu a čtyři záchranné vesty. Posléze jsem zjistil, že jsem totéž mohl koupit daleko levněji asi tak 200m od svého kotviště.

Pokud budete potřebovat servis, počítejte s tím, že v severských zemích zaplatíte za hodinu práce kolem 50 EUR na hodinu. Ve Španělsku to bude trošku levnější. Francie a Itálie je zlatý střed. Kvalitu servisu v Chorvatsku může posoudit mnoho z nás, kteří si tam lodě půjčují... Platí rozhodně jedno pravidlo, když potřebujete něco opravit, většinou nikdo nemá čas, a když s ním dohodnete schůzku tak obzvláště ve Španělsku budete často slyšet "mañana - zítra". V severských zemích pokud nemáte objednaný termín dopředu, nemáte šanci, protože renomované servisy mají práce nad hlavu.

Pokud už Vám někdo přijde na loď něco dělat je zapotřebí, abyste byli u toho. Stalo se mi, že při zapojování venkovní sprchy použil mechanik trubku vhodnou pouze pro studenou vodu. V okamžiku, kdy do trubky vnikla teplá voda, trubka změkla a protrhla se. Čerpadlo začalo tlakovat 1000 litrů vody z nádrží touto dírou přímo do lodi. Říká se, že v Holandsku je tradičně nejvyšší práce na lodích, ale i tam není problém narazit na špatnou práci. Pokud je to možné, je nejlépe dohodnout cenu za práce dopředu a rozhodně dostat z dané firmy aspoň odhad hodin a cenu za materiál. Ceny potom lítají často v tisícovkách EUR a Vy se tím vyhnete při závěrečném vyúčtování nemilému překvapení.

Doporučovaný servis na větší práce je na karibském ostrově Trinidad. Mnoho evropských jachtařů jede právě tam nechat lakovat svoji loď či dělat teakovou palubu. Evropa je obecně drahá a dost vytížená. Pokud už v Evropě budete potřebovat něco důležitého na vaší lodi určitě se Vám toho dostane v Gibraltarů nebo na Gran Canarii v Las Palmas. Tam se kumulují lodě na dlouhé plavby a servis tam je většinou dobrý a jsou schopni Vám opravit a sehnat téměř vše.

V severských zemích naleznete téměř v každé marině servis a velmi dobře zásobený jachtařský obchod, ve Španělsku a Portugalsku musíte narazit na marinu tak velkých měst jako je La Coruna nebo Lisabon. Dokonce i v Portu budete marně hledat obchod, kde byste koupili třeba fender nebo místní námořní mapu. Pokud jste někde, kde mají to, co potřebujete, rozhodně neodkládejte nákup na později a kupte. Jinde to budete marně shánět. Pak se Vám může stát, že polovinu pobřeží Portugalska pojedete bez papírové mapy, protože ji prostě nikde nekoupíte.

Pokud máte na výběr koupit danou věc od renomované firmy anebo třeba za polovinu od neznámé firmy doporučuji neexperimentovat. Na moři si musíte pomoci sami a méně kvalitní

výrobky se stejně prodraží a mohou Vám nadělat obrovské problémy.

Kde nechat dělat nátěr proti řasám. Tento nátěr je zapotřebí dělat s ohledem na oblasti kde se hodláte plavit. Např. severní moře je poměrně studené a nemá takový obsah soli. Vaše loď tam bude daleko méně zarůstat.

Pokud si ovšem necháte dělat nátěr v Holandsku nebo Anglii, dostanete nátěr, jehož kvalita díky ekologickým předpisům bude nesrovnatelně nižší než podobný nátěr, který pořídíte třeba ve Španělsku. Je to také EU, ale není EU jako EU. Pokud plujete do teplejších moří, nedělejte nátěr v žádném případě v severských zemích. Je zapotřebí vybrat správný nátěr a to je vždy dobré téma pro diskusi s ostatními jachtaři. Jeden Angličan ve Španělsku mi ukázal nátěr, který vypadal jako samet. Tento nátěr údajně nezaroste díky neustálému pohybu a výrobce dává záruku 5 let. Ostatní známé nátěry Vám vydrží maximálně jednu sezónu, ale stojíte-li někde déle jak měsíc, znamená to, že loď stejně zaroste řasou.