

Plavba z Turecka na Kypr a ostrov Kastellorizo

Přípravy a Fethijská zátoka	1
Na Kypr	2
Latsi.....	4
K ostrovu Kastellorizo.....	5
Kastellorizo	6
Do Fethiye.....	6
Odjezd.....	7

Před třemi a půl lety jsem se plavil z Turecka na Kypr a zpět. Na Kypru jsem strávil dva a půl dne ve městě Paphos a jeho okolí. Byla to jedna z mých nejhezčích plaveb. Proto jsem se rozhodl podniknout podobnou plavbu. Nerad jezdím nebo se plavím na stejná místa, takže jsem vymyslel obměnu. Z Turecka jsem nejprve chtěl plout do zátoky Lindos na ostrově Rhodos, odtud přímo na Kypr do městečka Latsi (též Latchi), pak na řecký ostrov Kastellorizo a zpět do tureckého Goceku. Realita byla trochu jiná, ale i tak byla plavba nádherná.

Přípravy a Fethijská zátoka

V sobotu půl hodiny před půlnocí jsem dorazil do Goceku. Bratr majitele charterovky – Aziz – mě dovedl na loď. Měl jsem dorazit dříve, ale oba lety nízkonákladovky Pegasus Airlines byly zpožděné. Byl jsem rád, že zpět letím s Turkish Airlines.

V neděli jsem si prošel loď, nakoupil a došel si na oběd. Žádné přebírání lodi se nekonalo, ani jsem neskládal žádnou kauci. Majitelé mě už od druhé plavby berou jako štamgasta, takže formality se nekonají. Když mi na lodi něco není jasné, nefunguje to nebo mi připadá, že to není v pořádku, prostě jim to řeknu a oni zjednájí nápravu.

Opět jsem měl loď typu Aloa 27 SC, tentokrát jménem **Pluto**. Byla ve velmi dobrém stavu a velice dobře vybavená. Snad jediné, co jí chybělo, byl windmetr, ale ten já stejně moc nepoužívám. Směr větru mi ukazuje vějíčka a špičky a sílu větru posuzuji podle chování lodi.

Majitel charterovky – Hasan – mě nepotěšil jednou věcí. Při odplutí z Turecka se musím odbavit ve Fethiyi, což je nejbližší port of entry. Stejně tak při příplutí. Znamenalo to pro mě zejména časovou ztrátu. S tureckými úředníky mi Hasan přislíbil pomoci. Domluvili jsme se, že do Fethiye přípluji v pondělí kolem desáté dopoledne. Aziz mi pak pomůže zařídit formality u harbour mastera, policie a celníků.

V pozdním nedělním odpoledni jsem odplul do zátoky na blízkém ostrově Tersane Island. Bylo to asi pět mil, bohužel vše na motor – vůbec nefoukalo. Cestou jsem vyzkoušel couvání, které je slabinou těchto lodí. Nechce se jim couvat rovně. Na volném moři se zdálo, že Pluto couvá způsobně – rozuměj rovně. Se

soumrakem jsem dorazil do zátoky a v úplném klidu pohodově přistál bokem k molu. Jaký to byl rozdíl! Před pár lety koncem září byla zátoka úplně plná, takže jsem se nakonec vydal jinam. Teď tu bylo místa dost. Večer jsem si zašel na večeři do blízké restaurace. Ta provozuje molo, kde se stojí zdarma.

Ráno jsem vstával dost brzo, abych do Fethiye dorazil včas. V první půli plavby zase nefoukalo, takže opět motor. Rozhodl jsem se vyzkoušet, jak je seřízený autopilot. Fungoval dobře, takže mohlo začít dlouhotrvající kochání. Od téhle chvíle jsem nechal autopilota kormidlovat skoro pořád. Odhaduji, že jsem za celou plavbu kormidloval asi tak deset procent času.

Později se rozfoukalo, ale ze směru, kam jsem plul. Začal jsem tedy křížovat a zkoušel, jak si při tom povede autopilot. I tady se mu dařilo dobře. Jen když se vítr stočil do mrtvého úhlu, musel jsem zasahovat. Nebylo to příliš často a plavba byla velice příjemná.

Do mariny ECE ve Fethiyi jsem dorazil v půl jedenácté a setkal se tam s Azizem. U harbour mastera proběhlo vše snadno, u policie také. Ne tak u celníků. Že prý máme jiný formulář (nakonec se ukázalo, že to byla pravda) a musíme předložit ten správný. Aziz mě umístil do restaurace v marině a sám se jal napravovat omyl. Asi v půl dvanácté se, s poněkud uštvaným výrazem a nelichotivými poznámkami na adresu celníků, objevil a oznámil mi, že je vše vyřízené a tudíž mohu odplout. Ještě mě požádal, abych jim zavolal den před příplutím zpět do Fethiye, že mi zase pomohou.

Na Kypr

Deset minut před polednem jsem odrazil od mola. Vymotal jsem se z vnitřní zátoky a jal se plachtit směrem k JZ, tedy k ostrovu Rhodos. Vítr se mezi tím otočil, takže jsem zase ostře stoupal. Ale plachtilo se docela dobře.

Když jsem doplul k západnímu okraji zátoky, vítr skoro ustal. To, co zbylo, se s neomylnou přesností stočilo tak, že jsem měl vítr o síle 1 až 2 Bft přímo do nosu. S turistickou lodí s poněkud vytahanými plachtami je zcela bezpředmětné pokoušet se křížovat. Protože se mi nechtělo celou etapu plout na motor, zvažoval jsem, co dál. Asi po čtvrt hodině přemýšlení jsem se rozhodl plout přímo ke Kypru. Tak jsem měl sice velice slabý, ale zadoboční vítr a loď se trochu hýbala.

Když vítr ustal úplně, nastartoval jsem, ale jakmile dýchlo, plul jsem na plachty, byť třeba jen rychlostí 2,5 uzlu. V takovém duchu uplynul zbytek dne. Plul jsem zhruba JV směrem podél tureckého pobřeží, od kterého jsem se pomalu vzdaloval. Rychlosti se pohybovaly od 2,5 do 3,5 uzlu na plachty a od 4,4 do 5,2 uzlu na motor.

Asi na čtvrt hodiny se k lodi připojili dva delfíni. Proháněli se kolem lodi, pluli s ní souběžně, odplouvali a zase se vraceli. Z jejich nádherného představení jsem měl velkou radost. Celou dobu kormidloval autopilot a já jsem se mohl kochat, mohl jsem jíst, odpočívat, číst si, navigovat...

À propos, navigovat. Abych se jen tak zbůhdarma neflákal, přinesl jsem si do kokpitu sextant a diktafon. Nad obzorem bylo jak Slunce, tak Měsíc. Situace nebyla ideální, jejich azimuty svíraly úhel 142°. Ale proč to nezkusit? Pro každé těleso jsem provedl čtyři měření a sestoupil do kajuty, abych vše zpracoval. Pro Měsíc je nutné použít dodatečné korekce, aby se eliminovala paralaxa. Zpracování mi trvalo déle a vynesení polohových čar jsem odložil do přístavu. Loď se totiž při plavbě na motor dost klepala, takže o

nějakém přesném rýsování jsem si mohl nechat zdát. Zastavovat jsem kvůli tomu nechtěl. Na Kypru jsem práci dokončil a dostal polohu, která se od té z GPS lišila o 3,6 míle. Kde asi dělají Američani chybu? ☺ S výsledkem jsem spokojen.

Od půl jedenácté večer do čtyř do rána jsem plul pouze na plachty. Rychlost se pohybovala pouze mezi 1,8 a 3,2 uzlu, ale plavba byla klidná a velice příjemná. Vždycky jsem si na 20 až 30 minut lehl a zdříml si. Pak jsem vylezl do kokpitu, obhlédl horizont a šel pokračovat v předchozí činnosti. Před jedenáctou mě vylekala nákladní loď, kterou jsem tímhle způsobem zaregistroval, až když byla $\frac{3}{4}$ míle ode mě. Ohleduplně mě objížděla, ale stejně jsem neměl úplně dobrý pocit.

Další den foukal poměrně slabý vítr z východu nebo jihovýchodu, takže jsem dlouhými úseky křížoval. Podle směru větru jsem plul kurzy mezi 070° a 146°. Tady se projevilo jedno omezení elektrického autopilota. Kormidluje podle zadaného kurzu, a pokud se vítr stočí do mrtvého úhlu, nemůže na to zareagovat. Několikrát jsem musel kurz upravovat, tedy přenastavovat autopilota. Ale i tak mi umožnil nádhernou pohodovou plavbu.

V těchto místech jsem si všiml, že si se mnou zahrává proud. Při plavbě na motor se rychlost při stejných vlnách a stejných otáčkách pohybovala mezi 3,1 (!) a 5,4 uzlu. Při nízké rychlosti jsem zkusil zastavit a ejhle – proud o rychlosti 1,26 uzlu mě snášel zpět. Za několik hodin mi proud zase pomáhal, takže se to vyrovnalo.

V první půlce dne (úterý) byly ještě vidět vysoké hory v Turecku, později zmizely v oparu. Dál jsem plul mimo dohled pevniny. Tu jsem zase spatřil až ve čtvrtek ráno. To už ovšem byl poloostrov Akamas na Kypru.

Ve středu po čtvrté hodině ranní jsem pozoroval zajímavý úkaz. Přibližně západovýchodním směrem se nad mořem ve velké výšce prohnala ohnivá koule, která za sebou táhla kouřovou vlečku. Později mě napadla spojitost se zánikem ruské kosmické lodi Progres, ale ta měla zaniknout později. Pár meteorů už jsem viděl a tohle se tomu vůbec nepodobalo. Tak nevím, že by havarovali zelení mužičci?

Celou dobu jsem při pití piva poctivě uléval Poseidonovi a ve středečním odpoledni se moje vytrvalost projevila. Dostavil se vítr, který předpovědi slibovaly už na úterní večer nebo středeční ráno. Konečně začalo foukat od západu. Nejdřív 2 až 3 Bft, poději 4 a pak 5 Bft, v poryvech 6. Do čtyřky Bft jsem plul jen na hlavní plachtu. I tak rychlost rostla až k pěti uzlům. Protože při sólové plavbě jde refování pomaleji, za silného větru je obtížnější a mně se to nechtělo odkládat na noc, kolem půl sedmé večer jsem hlavní plachtu spustil a postavil jen asi $\frac{1}{4}$ kosatky. Když loď stála proti větru, uvědomil jsem si, že to opravdu je silná pětka, možná víc.

Na tak malou plachtu ale loď plula pomaleji, takže jsem kosatku později vyroloval asi na jednu třetinu. V noci pak Pluto dokázala plout příjemnými čtyřmi uzly. Plavba byla trochu živější, protože vlny mezi tím narostly do dvou metrů. Autopilot si s nimi ale celkem dobře poradil.

Nad ránem vítr pomalu slábl, takže jsem rozrefovával kosatku až na 2/3. Po rozednění jsem v mracích při východním obzoru spatřil obrysy Kypru. Těšil jsem se, že ještě za tmy spatřím maják na poloostrově Akamas, ale to se mi nepoštěstilo.

Když jsem se přiblížil na čtyři až pět mil k přístavu Latsi, rozhodl jsem se, že se nenechám autopilotem připravit o doplutí do přístavu, a převzal jsem kormidlo. Kormidlovalo se mi nádherně. Po jedenácté dopoledne jsem byl před marínou a připravil loď na přistání.

V maríně foukal nepříjemný boční vítr a byla hodně plná. Dlouho jsem kroužil kolem mol a pontonů a uvažoval kde a jak přistanu. Nakonec se mě zželelo jakýmsi dvěma Angličanům, kteří prováděli údržbu asi patnáctimetrového motorového člunu. Jeden na mě zavolal, abych se vyvázal k nim, že mi pomůžou s lany. Taky řekl, že už zavolal harbour masterovi, a ten že do čtvrt hodiny přijede.

Opatrně jsem najel k boku motorové lodi a podal vyvazovací lana. Pomoc jsem ocenil, protože motorák měl palubu, a tedy i vazáky, mnohem výš než Pluto. Pak jsem doladil vyvazovací lana a fendry, dal perzenik, smotal lana v kokpitu a u stěžně... a byl jsem na Kypru.

Etapa byla asi 240 mil dlouhá a trvala 71 hodin a 50 minut.

Latsi

Harbour master opravdu dorazil. Platba za marinu byla legrační. HM mi nejdříve oznámil, že je nedávno vybavili počítači a že tedy nemusí všechno vyplňovat několikrát do různých formulářů, ale sám konstatoval, že mu to s počítačem jde pomalu.

Samotná platba byla taky zajímavá:

„Jak máš dlouhou loď, kapitáne?“

„Osm metrů šedesát.“

„A jaký má výtlač?“

„Nevím, to v dokladech není.“

„Tak to odhadneme.“

Pak nějakou dobu počítal.

„Dělá to 34,61 €. Za to bys v Limassolu mohl být jen jeden den. Tady můžeš stát jeden až pět dní – cena je pořád stejná. Jak dlouho tu chceš být?“

„Asi čtyři dny – záleží na počasí.“

Ano, počítáte správně. Při pěti dnech pobytu to dělá 7 eur na den. Nevýhodou – asi jedinou – je fakt, že v maríně nejsou sprchy ani záchody. Na záchod se dá jít do přilehlých restaurací, ale sprchy chybí. Alespoň mně, který neměl sprchu na lodi, chyběla. Wi-Fi je k dispozici v každé restauraci.

HM mi řekl, kam mám jít vyřídit vstup na Kypr, a rozloučil se. Šel jsem tedy do místní úřadovny Marine Police. Formality trvaly ještě déle – policista s počítačem bojoval více než harbour master, pak se mě ještě zeptal, kde je přesně loď vyvázaná, že dorazí celník a zdravotní úředník. Oba přišli v rozmezí asi dvaceti minut a byli velice vstřícní. Celník mě rovnou odbavil i pro odplutí.

Večer jsem si zašel na večeři do jedné z restaurací a na oslavu si dal dvě půllitrové karafy místního vína.

V Latsi jsem nakonec strávil téměř pět dní. Jezdil jsem na výlety po zdejších krásném okolí a jednou jsem se autobusy vypravil do poměrně vzdáleného Paphosu, k soutěsce Avgas a kostelu Agios Georgios. Kostel i zdejší archeologické naleziště s nekropolí jsou velmi zajímavé. Jen bylo nutné jet celkem devíti autobusy a dva a půl kilometru zpět do Latsi dojít pěšky. Ufff.

Večery se nesly ve znamení výborných rybích jídel a karaf vína. Zvláště bílé bylo velice dobře pitelné.

Den odplutí se přiblížil příliš rychle. Dotankoval jsem 30 litrů nafty, nakoupil potraviny a nápoje, připravil loď k plavbě a došel se odhlásit do úřadu Marine Police. Tam mě ještě požádali, abych odjezd ohlásil vysílačkou na kanále 16.

V úterý dopoledne jsem vyplul k řeckému ostrovu Kastellorizo.

K ostrovu Kastellorizo

Celý první den jsem měl slabý JZ vítr, který mi umožňoval plout pouze jedním a půl až třemi uzly. Když foukalo příliš málo, takže hrozilo, že budu kvůli proudu couvat, startoval jsem motor. Za první den plavby to bylo celkem asi na devět a půl hodiny. Plavba byla klidná, provoz minimální, takže jsem opět měl spoustu času na kochání a přidružené aktivity. Před $\frac{3}{4}$ na sedm (SELČ) jsem si vychutnal krásný západ Slunce a jedno pivo.

Nad západním obzorem jasně svítila Venuše a na tmavnoucí obloze se objevovaly nejjasnější hvězdy. To mě přesvědčilo, abych na chvíli přerušil lelkování (pardon, kochání) a věnoval se astronavigaci. Problém způsoboval fakt, že na východě a jihu už nešlo rozeznat horizont. (Zlatý Balt, tam nautický soumrak trvá desítky minut až hodiny.)

Kromě Venuše jsem pro měření metodou interceptu použil Síría. Věděl jsem, že měření nebude moc přesné, protože i u Síría byl horizont velice obtížně rozeznatelný. Druhou nevýhodou byl fakt, že azimuty obou těles svíraly úhel jen asi 45°. Výsledek jsem zase zpracoval až později, ale nic to nezměnilo na faktu, že jsem polohu změřil s chybou 11 mil. ☹ Přitom měření Venuše bylo velice dobré – její polohová čára mījela skutečnou polohu jen o dvě míle.

Celý zbytek noci bylo bezvětří, takže jsem plul na motor s hlavní plachtou vytaženou jen jako stabilizátor. Ráno se trochu rozfoukalo – asi JZ 2, později se vítr stočil k západu. Ke svému překvapení jsem už během dne viděl Turecko. Kousek od pobřeží jsou totiž vysoké hory, které nejdřív v oparu připomínaly přelud, pak mraky, a teprve po nějaké době jsem poznal, že opravdu vidím zemi. Vysoké vápencové štíty se ve slunci leskly, jako by byly zasněžené. A opravdu, na jejich vrcholcích ještě ležel sníh.

Autopilot pořád výborně fungoval, a tak jsem odpoledne – za plavby na plachty – udělal několik fotek a natočil krátké video z přídě. Byl to pro mě neobvyklý pocit, protože dřív, když jsem chtěl jít na příd, musel jsem vždy postavit loď do driftu.

Po západu Slunce vítr ovšem zase lehl, takže jsem opět musel nastartovat motor. V druhé polovině noci už byla zřetelně vidět světla na pobřeží, takže jsem i vizuálně identifikoval některé přístavy a zátoky.

V jedné takové jsem před pár lety kotvil a teď mě lákalo tam zamířit a zbytek noci prospat. Ale unavený jsem nebyl a chtěl jsem bez zdržování plout na Kastellorizo. Taky bych do Turecka vstoupil mimo port of entry, a kdyby mě Turci kontrolovali, mohl bych mít problém. Držel jsem tedy původní kurz.

Prokličkoval jsem ostrůvky mezi Tureckem a Kastellorizem a ve čtvrt na osm ráno jsem s mírnou pomocí jednoho místního přistál u nábřeží způsobem kotva – molo.

Kastellorizo

Zvláštností příplutí na Kastellorizo jachtou je fakt, že ostrov není vstupním přístavem, ale vzhledem k tomu, že nejbližší takový je Rhodos vzdálený 70 mil, úřady zde netrvají na tom, aby loď nejdříve plula tam.

Odbavení bylo snadné, úředníci vstřícní. Za dvě noci stání u mola jsem harbour masterovi zaplatil 25 € a pak dalších dvacet na imigračním. Je to jakási neformální „pokuta“ za výše zmíněnou skutečnost. Nijak mě to nepohoršovalo. Harbour mastera jsem se zeptal na možnost kotvení v krásné zátoce vedlejšího ostrova Ro. Krom toho, že na fotkách vypadá nádherně, je asi o šest mil blíže k Fethiyi, takže by mi kotvení ušetřilo více než hodinu plavby na téhle dlouhé denní etapě. Odpověď ovšem byla záporná, protože se jedná o vojenskou oblast. Škoda.

Pobyt na Kastellorizu jsem strávil vycházkami, turistikou a pečlivou kontrolou úrovně zdejší gastronomie. Rád konstatuji, že mořské ryby zde připravují výborně a jehněčí žebírka též. Mezi rybami mě nejvíce uchvátil *red snapper*, takto chňapal rudý. Připravený na bylinkách a zalévaný bílým vínem neměl chybu. I ruské posádky čtyř patnáctimetrových charterových plachetnic se chovaly snesitelně, takže se večere vydařila. Jakož i ta o den později.

Městečko, které obklopuje chráněnou zátoku, je velice malebné svými domy v pastelových barvách, nad kterými se tyčí strmé skalnaté svahy okolních kopců. Některé domy jsou neobydlené, ale většina je udržovaná, byť jen jako letní sídla lidí z Athén.

Několikrát do týdne připlouvá trajekt z Rhodu, který zcela zablokuje zátoku. Za půl hodiny je ale pryč a městečko se vrátí ke svému poněkud ospalému poklidu. Nábřeží ožije až večer, kdy návštěvníci zaplní početné taverny a vedle jídla a pití vychutnávají také příjemný chládek.

Asi třikrát týdně přilétá z Rhodu letadlo, které přistává na letišti rozkládajícím se na náhorní plošině ostrova. Pro cestující je k dispozici dokonce jeden taxík.

Do Fethiye

V sobotu jsem vstal ve čtvrt na čtyři a ve tři čtvrtě jsem už vytahoval kotvu z vody. Takhle nekřesťansky brzo jsem vstával a vyplouval proto, abych do Fethiye k odbavení dorazil v rozumnou hodinu. Větší část etapy jsem plul na motor, ale dopoledne a pak odpoledne jsem si nádherně zaplachtil. Odpoledne jsem na zadoboční vítr jen s jednou třetinou kosatky plul rychlostí mez pěti a pěti a půl uzly – nádhera.

Do mariny ECE jsem dorazil v půl čtvrté, ale když jsem volal Hasnovi, ten mi řekl, že na odbavení už je pozdě, že přijede zítra.

Celkem mě pobavila slečna v kanceláři mariny. Když mělo dojít na placení, zeptal jsem se, zda mohu platit v eurech. Nějaké liry jsem měl, ale ne dost. Slečna totiž požadovala 115 lir, což je asi 40 eur. Marina je sice luxusní, ale pro za malou loď mi to přišlo fakt hodně.

Slečna se zeptala: „Máš alespoň sto lir?“

Hbitě jsem přepočítal bankovky a oznámil: „Ne, jen 95.“

„Tak mi je dej.“

I po téhle slevě to bylo zatím moje nejdražší stání v marině. Ale co? Dovolená je jen jednou... dvakrát, maximálně třikrát za rok. ☺

Celé odbavení zařídil Hasan sám, takže jsem s ním po úřadech chodit nemusel. Jediným záporem byl fakt, že za práci v neděli úředníci chtěli celkem 50 lir, tedy asi 17 eur. Ale kdo by to za takové bezbolestné odbavení nedal?

Už během dopoledne se začala vyplňovat britská předpověď, která tvrdila, že po obědě se kolem Fethiyské zátoky začnou honit bouřky. V horách v okolí zátoky se začaly tvořit ohromné kumuly, které po poledni přerostly v kumulonimby. A to jsou mraky, které nemám rád, neb se jich bojím.

Při rozloučení s Hasanem jsem se ho na počasí zeptal a on odpověděl, že nad Fethiyí bořka bude, ale nad Gocekem ne. Protože druhý velký kumulonimbus se tvořil severovýchodně od Goceku, nebral jsem to úplně jako bernou minci. Před polednem jsem vyplul na poslední – asi patnáctimílový – úsek do Goceku.

Bouřkové mraky přinesly příjemný vítr kolem pětky Beauforta, takže jsem brzo mohl vypnout motor a krásně plachtit. Při tom mě trochu naštval asi dvacetimetrový gulet, který plul na motor a vůbec se neobtěžoval mi dát přednost. Míjeli jsme se těsněji, než mi bylo milé. Přešel mi asi osm metrů před přídíl, právě v okamžiku, když jsem se chystal udělat manévr posledního okamžiku. Do následné gestikulace jsem vložil vše, co jsem si o něm v té chvíli myslel.

Z mraku SV od Goceku se začalo ozývat hřmění a později jsem zaregistroval i blesky. Přesto, že jen na hlavní plachtu a $\frac{3}{4}$ kosatky jachta dosahovala 5,5 uzlu, nastartoval jsem motor, abych byl v marině co nejdříve. Bouřka se sice nijak výrazně nepřibližovala, ale začaly od ní přicházet nepříjemné poryvy.

To mi nedělalo vůbec radost, zvlášť kvůli přistání. To nakonec dopadlo výborně, ale musel jsem pár minut počkat, než mi Aziz ještě s jedním pracovníkem charterovky udělali u mola místo. Pomalu jsem kroužil v uličce a pak se vmáčkl do dosti těsné mezery.

Asi čtvrt hodiny po vyvázání začalo foukat ještě silněji a rozpršelo se, zhruba po hodině to přešlo.

Odjezd

Pondělí jsem měl jako rezervní den, kdybych se někde zdržel. Za zaznamenání stojí příhoda s utopeným telefonem. Při jednom přecházení pasarely se mi spona pouzdra uvolnila z opasku a spadla do vody. Aziz, který právě byl na břehu, konstatoval: „Spadl ti telefon. Je tu tak tři a půl metru. Potopíš se pro něj? Kdybys nemohl, tak se potopím já.“

Hrdost mi nedala, takže jsem se převlékl do plavek a za nechápavých pohledů lidí na ostatních lodích se začal potápět. Bez závaží a s mým „tréninkem“ to nebylo vůbec snadné. Na první pokus jsem telefon jen postrčil o něco hlouběji, ani druhý pokus nebyl úspěšný. Při třetím jsem udělal o pár temp víc a telefon uchopil. Jen jsem se musel opatrně vynořovat – prostoru mezi zádí lodi a molem nebylo moc.

Aziz začal telefon hned proplachovat sladkou vodou, a pak ho v uříznuté petlahvi kamsi odnesl. Že prý do „nemocnice“. ☺ Příliš jsem nedoufal v to, že mobil bude funkční. Šlo mi vlastně jen o to, abych z něj dostal kontakty, a kterých jsem si nebyl jist, zda je mám zálohované.

Večer, když mě lidé z charterovky pozvali na večeři, Aziz přístroj přinesl: „You are lucky, the display light does not work, but the phone is OK.“ To byla pravda, ale pozdější testy prokázaly, že SIM karta odešla do věčných lovišť.

Nicméně večeře byla výborná a posezení velice příjemné. Jak už to bývá, začali jsme mluvit o jachtingu, ale záhy jsme přešli na problémy globální politiky, které jsme zdárně vyřešili. Pilo se červené víno nebo turecká rakie. Obojí ale v přiměřeném množství.

V úterý ráno už jsem jen dojel na letiště v Dalamanu a přes Istanbul odletěl domů. Už jsem ale promýšlel další plavbu na Kypr – tentokrát bych se chtěl podívat do jeho severní – tedy turecké – části.

Moři zdar!