

## Plavba na Scilly Islands

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| Plavba na Scilly Islands .....                 | 1  |
| Příjezd – Saint Malo.....                      | 1  |
| Saint Malo – Saint Peter Port (Guernsey) ..... | 2  |
| Saint Peter Port .....                         | 4  |
| Saint Peter Port – Falmouth .....              | 5  |
| Falmouth .....                                 | 7  |
| Falmouth – Scilly Islands.....                 | 8  |
| Scilly Islands – Saint Mary's a Tresco.....    | 9  |
| Saint Mary's – Roscoff .....                   | 10 |
| Roscoff – Perros-Guirec.....                   | 11 |
| Krátká mezihra .....                           | 12 |
| Perros-Guirec – Saint Malo .....               | 13 |

## Příjezd – Saint Malo

Loňská plavba ve Skotsku mě přesvědčila, že přílivové vody a s tím spojené jevy jsou to pravé – zkrátka pořádná plavba se vším všudy. Kam jinam se tedy v Evropě vydat, aby si člověk užil změn hladiny, přílivových proudů a ostatních radovánek, než do Bretaně?

Zvolil jsem společnost Saint Malo Sailing a vybral loď Beneteau First 27.7. Svoji délkou 860 cm (někdy se uvádí 880) mi zcela vyhovovala, i ostatní parametry a vybavení se mi líbily. Zvláštností je elektro-hydraulický systém zatahování kýlu, který umožňuje měnit ponor od 62 do 215 cm. Těšil jsem se na experimenty s různým vysunutím kýlu, manévrovatelností, směrovou stabilitou a samořiditelností.

Do Paříže jsem letěl, odtud pak do Saint Malo jel vlakem – TGV. Jezdí opravdu rychle. Charterovka mi nabídla, že mě na nádraží vyzvednou a odvezou k lodi. S díky jsem přijal, protože cesta MHD neznámým městem se dvěma batohy mě příliš nelákala. Přijela pro mě Marie, se kterou jsem si dopisoval mailem.

První, co mi po nastoupení do auta řekla, bylo: „Víš, loď, kterou jsi chtěl se vrátit z moře s poruchou elektroniky – přístroje nefungují. Nám se je nepodařilo opravit. Nabízíme ti dvě možnosti. Buď počkáš jeden až dva dny, než přijdou nové přístroje, nebo ti půjčíme jinou loď – větší, než jsi chtěl.“ Plavba

v přílivových vodách bez fungujícího hloubkoměru mě ani trochu nelákala, ale pojem „větší loď“ mě také přiměl k ostražitosti. Už takhle jsem se pohyboval na hranici délky lodí, se kterými jsem sólově plul. Zeptal jsem se, jak je loď dlouhá. Marie nevěděla: „Víš co? Já tě k ní zavezu a ty si ji prohlídneš. Zítra pak přijde Bruno a odpoví ti na všechny otázky.“ To znělo rozumně.

Loď nebyla v bazénu Vauban, který je v centru města a je z moře přístupný skrz plavební komoru, ale v marině Les Sablons přístupné přes práh, který v ní udržuje dost vody. Když jsme přišli k lodi, dost jsem zrozpačitěl. Jednalo se o typ Hanse 320 s krátkým čelenem. Její celková délka byla těsně pod deset metrů. Marie mě, vidouc moje překvapení, ujišťovala, že pro Kanál platí, čím větší loď, tím lépe. S tím lze souhlasit, ale při manévrech v marinách, zvláště pak sólových, platí pravý opak.

Přenesl jsem si na loď věci s tím, že se do rána rozhodnu. Bruno přijde v jedenáct a předá mi loď. Nikam jsem nespíchal, protože předpověď na neděli slibovala vítr 6 – 7 Bft s poryvy 8. V pondělí už měla foukat čtyřka. Už po hodině prohlížení lodi jsem věděl, že s ní budu chtít plout. Tak se mi nechtělo stěhovat věci, které jsem částečně vybalil.

Bruno dorazil přesně a jal se mě seznamovat s lodí. Otázka na výšku stěžně ho zarazila, ale jinak byl výborně znalý věci. I moji obvyklou otázku na odvzdušnění motoru odpověděl bez zaváhání. Trochu legrační bylo, že chtěl podepsat seznam inventáře. Tedy to bych za neobvyklé nepovažoval, ale seznam byl jen ve francouzštině. Podepsal jsem v dobré víře, že nic nechybí. (A také nechybělo.)

## Saint Malo – Saint Peter Port (Guernsey)

V pondělí opravdu foukala čtyřka Bft, ale z WNW. Jako obvykle přímo ze směru, kam jsem chtěl plout. To jsem ještě netušil, že mě buď křižování nebo předobochní vítr bude provázet téměř celou plavbu, ale že to pro mě bude velká výhoda.

Vzhledem k výšce přílivu jsem vyplul po deváté hodině. Při výjezdu ze stání mi trochu vadila vedlejší velice široká loď, ale vše proběhlo dobře. Zkontroloval jsem přístavní „semafor“, zda nesignalizuje vyplutí trajektu nebo jiné velké lodi – tři červené znamenají něco ve smyslu „zůstaň, kde jsi, nebo zemřeš“. Nic takového ale nehrozilo.

Asi čtyři míle od Saint Malo se táhle oblast se spoustou ostrůvků a skalisek, která za odlivu vystupují z vody. Vše je značeno takovým množstvím bójí a majáků, že si jeden může ukroutit hlavu, když chce sledovat všechno. Měl jsem v GPS pečlivě připravenou trasu, takže hlava zůstala na krku. Trochu vzruchu přineslo setkání s jinou plachetnicí. Plula zleva, měla postavenou jen hlavní plachtu, ale její rychlost byla taková, že nejspíš plula i na motor. Kužel žádný. Já jsem zatím plul pouze na motor. Nejspíš jsem měl přednost, ale nechtěl jsem se s ní přetlačovat, takže jsem byl připraven uhnout. Když jsme od sebe byli asi dvacet metrů, posádka na mě cosi volala. Francouzsky. Smysl byl ale jasný – určitě tvrdili, že plují jen na plachtu. Zařadil jsem neutrál a pustil je. Minuli jsme se na vzdálenost asi 15 metrů.

Když jsem opustil mělké vody, hodlal jsem postavit plachty. Výtah hlavní plachty se ale zachytil za světlo na přední straně stěžně a nešel uvolnit. Zkoušel jsem možné i nemožné. Všelijak jsem lanem vlnil a

mával, motorem jsem loď natáčel různým směrem k větru, aby vítr pomohl odfouknout lano od stěžně, zase mával, ale pořád nic. Taky jsem dost nadával. Tahle kratochvíle mi vydržela asi 50 minut. Pak se lano zcela náhodně při jednom šubnutí uvolnilo.

Když jsem se trochu uklidnil, vyplul jsem kurzem asi 350°. Ještě jsem se nerozhodl, kam popluji. V úvahu připadal ostrov Jersey, který je blíž a část cesty by byla na bočák, a Guernsey, který je víc „při cestě“. Mezi Saint Malo a Jersey je Plateau des Minquiers, což je velice nebezpečná oblast plná mělčin a skalisek. I Bruno považoval za dobré mě upozornit na to, abych tudy neplul. Protože jsem pečlivě udělal domácí úkol, už jsem to věděl. Můj kurz mě ale vedl na západní okraj oblasti.

Když jsem byl asi míli od bóje označující její SW okraj, udělal jsem obrat na kurz 250°. Obrat byl velice snadný, protože loď – jmenuje se **Sonali** – byla vybavena samopřehazovací kosatkou. To je velmi pohodlné – zvláště v jednom –, ale často jsem měl pocit, že bych kostaku vytrimoval mnohem lépe, kdyby měla normální otěže.

Asi po dvaceti minutách jsem udělal obrat zase na pravobok a rozhodl se, že je načase začít experimentovat se samořiditelností. Moc jsem tomu nevěřil, protože **Sonali** je dost návětrná – má mnohem větší hlavní plachtu než kostaku. Nicméně asi po půlhodině doladování plachet a vyvážení kormidla **Sonali** plula téměř po hraně větru. A plula rovně. Mohl jsem se začít věnovat důležitým věcem – odpočinku, jídlu, pití a tak dál. Abych nezapomněl, taky jsem sledoval provoz a průběžně ověřoval a zpřesňoval navigaci. Po minutě mělčin jsem se rozhodl plout na ostrov Guernsey.

Odpoledne bylo stále pěkné počasí, jen vítr zeslábl na trojku. I tak **Sonali** plula proti vodě rychlostí kolem pěti uzlů. Zatím mi proudy pomáhaly nebo alespoň neškodily. Teď se situace změnila. Už jsem minul ostrov Jersey a v dohledu měl jak Guernsey, tak menší Sark, když jsem si všiml, že mě proud snáší právě na Sark. Konfrontace kompasu a GPS odhalila, že se loď pohybuje o 40° jinam, než kam míří příď. Je to dost zvláštní pocit.

Vzhledem ke směru větru jsem nemohl snos proudem vylučovat a tak, když jsem se dost přiblížil k Sarku a vítr ještě zeslábl, nastartoval jsem, sbalil plachty a zbývajících asi osm mil doplul na motor. Tady jsem odhalil jednu nepříjemnou věc. Když se pluje na motor (2000 až 2200 otáček), v kormidle už jsou nepříjemně velké síly. **Sonali** má páku, ale už by měla mít kolo. Pokud člověk jen trochu polevil v pozornosti, začala okamžitě a výrazně zatáčet.

Asi ve ¾ na deset jsem před přístavem Saint Peter Port připravil vyvazovací lana a fendry a vydal se do přístavu. Začínalo se stmívat a přístav byl hodně plný. Zase jsem ocenil fakt, že si lze vplutí usnadnit předem připravenou trasou. Pravda, mapový plotter byl jen v kajutě u navigačního stolku, ale já jsem si vyčíslenou trasu připravil i do ruční GPS.

Vjezd do maríny nebyl vidět, ale bóje značící trasu ano. Ruční GPS se mi z ničeho nic přepnula do nočního modu, aby neoslňovala. Nejsvětlejší vodní plochy byly najednou černé. Chytré, ale překvapivé.

Na malém člunu ke mně přijel harbour master. Po pozdravu bylo jeho první otázkou tohle: „Do you have any animals on the board, sir?“ Taky jsem slušně pozdravil a odpověděl: „No animals.“ „Welcome on Guernsey.“

Pak se zeptal, chci-li do mariny. Chtěl jsem, ale neuvědomil jsem si časový rozdíl mezi Francií a Channel Islands. Domníval jsem se, že nad prahem mariny (který za odlivu vylézá z vody až 4,2 metru) není dost vody a já budu muset k čekacímu pontonu. Ovšem jedna hodina, o kterou jsem se spletl, znamenala, že vody bylo dost. Harbour master se zeptal jaký mám ponor (1,8 m) a řekl, že můžu klidně plout do mariny. To už se úplně setmělo.

HM plul přede mnou a baterkou mi signalizoval, kam mám jet. Navedl mě do velice úzké uličky, kde ještě k tomu stály dlouhé lodi. Když jsem zahýbal do stání, moje zád' mýjela zádi lodí na protější straně asi jen o 40 cm. Ani tak jsem zatačku do stání nevytočil. Zastavil jsem a byl v rozpacích – couvat nebylo kam. HM to vyřešil za mě. Plochou příd' člunu opatřenou jakýmsi silným filcem nebo kobercem zatlačil do mojí příd' a nasměroval ji do stání. Zjevně to nedělal poprvé. Pak už bylo přistání k molu snadné. I tak mi pomohl další člověk, který stál na molu.

Moc jsem se nepředvedl, ale do ničeho jsem nenaboural. Omluvou mi budiž, že jsem měl delší loď, než na jaké jsem zvyklý, neměl jsem ji vůbec v ruce, loď i při nižších obrátkách měla tendenci pořád uhýbat a přes hodně vysoký kočárek a příd' bylo za tmy špatně vidět, jak daleko je příd' od objektů před ní.

Pak už jsem **Sonali** vyvázal a uklidil a jal se radovat z úspěšné etapy.

Uplul jsem 58 mil.

## Saint Peter Port

Další den jsem odpočíval a léčil se. Za plavby jsem se totiž spálil – zapomněl jsem se namazat krémem na opalování a sluníčko za celý den, který jsem strávil v kokpitu, udělalo své. Napatlal jsem na sebe „kila“ Panthenolu a celkem to šlo. Za pár dní jsem se začal velice malebně loupat. Vypadal jsem jako cibule s mnoha vrstvami slupek.

Zaplatil jsem marínu – za loď pod deset metrů to dělalo 24 liber na den. V ceně je vše potřebné – sprchy a záchody, elektřina i voda a WiFi připojení k internetu.

Prošel jsem se po hezkém nábřeží a uličkami města.

Ve středu jsem si prohlédl hrad Castle Cornet, který střeží vjezd do přístavu. Je moc hezký. Jeho součástí je také několik muzeí. Vlastivědné, letecko-válečné a námořní. Zdaleka nejdéle jsem se zdržel v námořním. Někdy si říkám, že to u mě už není záliba, ale diagnóza.

Dokoupil jsem potraviny a nápoje a večer zašel do přístavní restaurace na pivo. Měli více druhů; dal jsem si točený Heineken a docela se dal pít.

Channel Islands mají dosti širokou autonomii a mimo jiné i vlastní měnu. Ta má pevný kurz 1:1 k britské libře. Britskou librou také můžete kdekoli zaplatit. Vždy vám ale vrátí „ostrovní“ libry. Před koncem pobytu je dobré všechny vytrít a utratit. Jak je to s jejich směnitelností mimo ostrovy, nevím.

## Saint Peter Port – Falmouth

V 9:20 jsem odplul z Victoria Marina. Příliv by mě ani o moc dřív nepustil. Večer před tím a ráno těsně přede mnou odplulo několik lodí z mého sousedství, takže jsem na vyplutí měl více místa – žádnou asistenci jsem tedy nepotřeboval.

Poodplul jsem od přístavu a postavil plachty. Předpověď říkala, že dopoledne bude foukat N 3, odpoledne a večer NW 3 – 4 a později NW 4. Podél pobřeží Guernsey jsem plul dvě až tři míle na jih a pak zatočil k západu. Plavba byla klidná, svítlo slunce, jen proud mě dopoledně zpomaloval. Proti vodě **Sonali** plula kolem pěti uzlů, proti dnu kolem tří.

V půl dvanácté jsem vyvázal kormidlo. **Sonali** zase plula sama, jen občas bylo nutné kormidlem mírně pohnout. V jednu jsem si ohřál oběd a v klidu ho snědl. Ve dvě hodiny jsem udělal obrat na kurz asi 345°. Teď foukal spíš WNW 2 – 3, který během odpoledne zesílil na čtyřku. To se mi hodilo, protože jsem se blížil k frekventovaným plavebním trasám, které jsem musel překřížit. Rychlost se zvýšila na šest uzlů, což slibovalo, že se v oblasti plavebních tras nebudu zdržovat déle, než je nutné. Rozhodně jsem chtěl hlavní koridory překřížit za světla. Pohybovat se místy s hustým provozem za tmy není právě to, co bych na moři vyhledával.

Z puštěné vysílačky se v jeden okamžik ozvalo vysílání SECURITE, ale zbytek byl ve francouzštině, takže jsem se nic nedozvěděl.

Jak jsem se blížil plavebním trasám, objevovala se řada lodí – nejdřív zleva, později i v opačném směru. Mezery mezi nimi byly, ale na můj vkus trochu malé. Několikrát jsem se procvičil v pravidle o neměnicím se náměru. Jedna loď jako by naše setkání pojala podobně. Nejdřív to vypadalo, že bude pomalejší, pak přidala, a potom zase zpomalila. Alespoň to tak vypadalo právě podle náměru. Byl jsem připraven uvolnit kormidlo a okamžitě manévrovat, ale nebylo to třeba. Nakonec jsem lodi přejel asi půl míle před přídíl. Mám dojem, že opravdu trochu snížila rychlost.

V opačném směru jsem jedné lodi „proklouzl“ asi míli před přídíl, další lodi byly o dost dál. Bylo zajímavé tipovat, která mezera v řadě lodí bude ta moje.

Po překřížení plavebních tras provoz trochu zeslábl. To jsem přivítal, protože i přes vítr 4 Bft rychlost proti dnu zase poklesla pod čtyři uzly – proudy byly zase proti mně. Odpoledne se úplně zatáhlo, ale nepršelo a viditelnost byla pořád dobrá – kolem dvaceti mil.

Od podvečera jsem začal praktikovat režim krátkých odpočinků. Obhlédnu horizont a pokud není v blízkosti žádný provoz, sejdu do kajuty a na 15 až 20 minut si lehnu. Pak vše opakuji. Pokud je poblíž nějaká loď, do kajuty samozřejmě nejdu. Když se situace vyjasní, šup do kajuty. Nezní to možná jako velký relax, ale po dni a noci takového režimu jsem pozoruhodně málo unaven. Když to srovnám s etapou, kdy jsem 26 hodin musel bez ustání kormidlovat (když jsem potřeboval na záchod, znamenalo to postavit loď do dryftu), je rozdíl nebetyčný.

V druhé polovině noci mi proudy snížily rychlost až na 3,2 uzlu, i když proti vodě to bylo v průměru 5,4. Udělal jsem obrat na cca 240°, abych nenarazil do Anglie. Na dohled sice nebyla, ale plotter tvrdil, že tam je.

Během dopoledne mi proudy přály, aby mě odpoledne zase brzdily. Postupně jsem udělal několik obrátů, abych se probojoval severozápadním směrem. Kromě obrátů ale **Sonali** stále plula sama. Stačilo jen najít správnou polohu kormidla, chvíli kontrolovat, zda loď udrží směr, a bylo to.

Odpoledne jsem si všiml bóje, kterou ani jedna GPS neukazovala. Bóje označovala námořní cvičný prostor. Pokud GPS zobrazovala na displayi pět a více mil, po prostoru nebyla ani známka. Když se dále zoomovalo, objevila se poznámka, že při ještě větším zvětšení se zobrazí důležitá informace. Ta říkala, že v oblasti často cvičí hladinové i ponorkové loďstvo a konají se střelby. Hmmm, byl jsem uvnitř prostoru.

Jako na potvoru se na obzoru objevila válečná loď. Naklonil jsem se do kajuty, abych slyšel vysílačku. A opravdu, za chvíli se ozvalo: „This is warship Diamond...“ A že prý se v oblasti koná cvičení a od čtyř hodin budou střelby. Bylo čtvrt na tři a k hranici prostoru jsem to měl asi devět mil. Asi mi uvěříte, že jsem tam okamžitě zamířil. Naštěstí to celkem bylo směrem, který se mi hodil. V oblasti jsem ovšem nebyl sám. Kromě mě se tu pohybovaly tři nákladní lodi. Jednou kolem mě proletěl vrtulník, ale nezastavil se a nic nesignalizoval. Válečná loď se pomalu sunula severovýchodním směrem, takže mi přeplula asi dvě míle před přídílí. Ani ona mě nekontaktovala. Ještě jsem udělal dva obraty kvůli nákladní lodi, která se vůbec neměla k uhýbání a prostor jsem opustil.

Tady se ukázala nezastupitelná role papírových map při plánování plavby. Na nich by cvičný prostor byl vidět okamžitě. Na lodi však byly papírové mapy jen pro okolí Saint Malo a pro Channel Islands.

Blížil se večer a stále foukalo ze směru, kam jsem chtěl plout. Protože jsem rozhodně nechtěl vplouvat do přístavu Falmouth za tmy, nastartoval jsem motor a spustil plachty. Od západu přišel mrak, který přinesl mrholení a špatnou viditelnost. Bylo sice zajímavé, jak v mlze mizí mys Lizard a lodi, které ho obeplouvají, ale pak jsem v mlze zmizel i já. Nebylo to tak hrozné, viditelnost neklesla pod pět mil, ale v ústí řeky Fal vítr tryskovým efektem zesílil až na šestku a hnal mi mrholení přímo do obličeje. Před vjezdem jsem připravil loď k přistání a vydal se hledat marinu. Ve Falmouthu jsou tři, ale jedna je spíš privátní (občas berou hosty) a další je dál proti proudu. Volba tedy padla na Visitors Yacht Haven.

Pontony ale byla přeplněné. Jednou jsem se zeptal, smím-li se vyvázat bokem k jiné lodi, ale odpověď (možná vzhledem k vlajce, pod níž **Sonali** pluje) zněla „impossible“. Kroužil jsem mezi bójemi a kotvištěm a vesele se stmívalo. Na zakotvení by místo bylo, ale kdyby se otočil směr větru, rázem by se loď ocitla v plavební dráze.

Nakonec jsem se rozhodl, že se vyvážu k jedné volné bóji a ráno se uvidí. První nájezd se nepovedl – nenajel jsem k bóji dost blízko a než jsem s háčkem doběhl na příď, vítr loď sfouknul. Podruhé už jsem najel lépe – přímo proti asi pětkovému větru a bóji háčkem dobře zachytil. Vyvázání pak už bylo snadné.

Bylo 21:40 letního času a já jsem po 156 mílích a více než 37 hodinách plavby byl v přístavu Falmouth. Dva panáky dobrého rumu byly důstojným završením etapy.

## Falmouth

Probudil jsem se příjemně odpočatý. Nasnídal jsem se a přemýšlel, co dál. Moje úvahy vyřešil HM, který přijel, aby mi řekl, že bóje je soukromá, tudíž u ní nesmím stát. Byl velmi slušný, ale zároveň důrazný, jak to Angličani umějí. Informoval mě, že dále v zátocě jsou zelené návštěvnické bóje. Já jsem kvůli dobíjení a pohodlí chtěl stát u pontonu. Na otázku, zda je místo (viděl jsem odplouvat několik lodí), řekl, že místo je, ale asi budu muset „raftovat“ (= bočně se k někomu vyvázat). Když jsem ho ujistil, že za 30 až 40 minut bóji opustím, popřál mi hezký den a spokojeně odplul.

Za půl hodinky už jsem opravdu mířil k pontonům. V marině jsem našel dvě až tři místa, kde bych mohl stát přímo u pontonu. Stále ale foukal asi pětkový vítr a všude bylo málo místa na manévry. Nakonec jsem si vybral místo z vnější strany pontonu. Prostoru u něj by bylo dost, ale vedle stojící lodi část blokovaly vyvazovacími lany.

Když jsem si místo prohlížel, muž jdoucí právě po pontonu na mě zavolal, abych přistál, že mi pomůže. Ujistil mě, že se tam se **Sonali** vejdu. Poprvé jsem najel velice opatrně, abych do ničeho nenarazil, a vítr mi odfoukl příď od pontonu ještě než muž na loď jakkoli dosáhl. Možná by šlo loď motorem k pontonu „dotlačit“, ale raději jsem se otočil a najel znovu. Teď to klaplo bezvadně. Příďový koš byl asi čtvrt metru od pontonu. Než vítr stačil příď vzít, muž se chopil připraveného lana... ale ouha. Aby mi lano nespadlo do vody a nenamotalo se na hřídel nebo vrtuli, což je kratochvíle, kterou si moc rád odpustím, zastrčil jsem ho pod madlo na střeše kajuty. Záhyby se ale vzpříčily a lano nešlo vytáhnout. Vyskočil jsem jak střelený jelen a lano uvolnil. Muž ho bez problémů vyvázal, pak i podané záďové lano.

Když jsem mu děkoval, usmál se a řekl, že v takhle silném větru není přistání snadné (pořád foukala pětka a na vnější straně pontonu loď nebyla nijak stíněná). Vysvětlil jsem mu, že mám delší loď, než jsem chtěl. Ještě jsme chvíli klábosili a pak se rozloučil. Byl to Angličan, takže buď nemá nic proti Francouzům nebo si všiml česká vlajky pod salingem nebo byl vstřícný vůči sólovému plavci. A nebo prostě jen byl v pohodě.

V kanceláři mariny jsem zaplatil tři noci (po 24,50 £ – vše, kromě WiFi a elektřiny v ceně; noc na bóji mi nepočítali). Během následujících dní jsem se procházel po městečku, jedl smažené tresky, dokupoval zásoby atd. a také navštívil úžasné muzeum. Hádejte jaké. Jasně – Cornwall Maritime Museum. Má úžasnou sbírku starých lodí (obzvlášť výletní parníček – je na fotkách – mě úplně uchvátil), historických artefaktů, záchranných prostředků (součástí sbírky je opravdová záchranná helikoptéra – můžete vlézt až do kokpitu) atd. V částech týkajících se počasí, navigace, plánování plavby a plachtění jsou exponáty interaktivní. Součástí muzea je také přílivová zóna – prosklená zeď budovy, která směřuje do akvária s rybami a kde se mění hladina podle přílivu. Další zajímavostí je vyhlídková věž, ze které je nádherný výhled na celou zátoku.

V úterý ráno jsem původně chtěl odplout k ostrovům Scilly, ale předpověď říkala, že bude foukat NW 6 – 7, chvílemi pršet a občas bude špatná viditelnost. Odplutí jsem o den odložil.

## Falmouth – Scilly Islands

Ráno jsem vyplul velice brzo – pár minut před šestou hodinou britského letního času. Chtěl jsem na etapu mít co nejvíce denního světla. Odplutí od pontonu bylo snadné, protože foukal jen trojkový vítr. Vyplul jsem před ústí řeky Fal a postavil plachty.

Plul jsem nejdřív k jihu, později k jihozápadu a postupně se vzdaloval od pevniny, abych pověstný mys Lizard obeplul v dostatečné vzdálenosti. U něj se vlivem přílivových proudů tvoří víry a ostré zalamující se vlny. Tyhle jevy jsou nejvýraznější za skočného přílivu, který teď nebyl, ale i tak jsem považoval za rozumné plout asi pět mil od mysu.

Počasí bylo nejdřív dobré, pak se zatáhlo a začalo drobně mrholit. Vítr teď foukal od severozápadu silou 3 až 4 Bft. U mysu mě předjela jedna klasická dvoustěžňová plachetnice s gaflovým oplachtěním a jedna nákladní loď. Plachetnice byla rychlejší, ale hůře stoupala proti větru, takže jsme společně pluli docela dlouho. Nákladní loď byla nejen rychlejší, ale i daleko lépe stoupala.

To už jsem zase plul s vyvázaným kormidlem a dařilo se mi udržovat kurz 250°. Později přestalo mrholit a vítr – stále severozápadní – se ustálil na síle čtyři až pět. V průběhu dopoledne se trochu stočil na západo-severozápadní a zeslábl až na sílu tři až čtyři. Provoz byl střední, v jednu chvíli jsem byl ze všech stran obklopen loďmi – celkem pěti –, všechny se ale držely v bezpečné vzdálenosti. Odstup nikdy neklesl pod tři míle.

Odpoledne jsem přešel nejdříve na kurz 340° a později, jak se vítr dále stácel, na 320°. To mě vedlo přímo k majáku Wolf Rock. Z pěti mil jsem ho jasně viděl, že čtyř už obtížně, když jsem od něj byl tři míle, ztratil se úplně. Zase přišla mlha, jejíž nástup byl nenápadný, ale o to rychlejší.

Udělal jsem znovu obrat k jihozápadu a bedlivě pozoroval, zda se na mě z mlhy nevalí nějaká obluda. Viditelnost se zhoršila až na půl míle a vlhkost ve vzduchu se mi neustále srážela na brýlích. Znamenalo to otřít brýle, obhlédnout celý horizont, zkontrolovat kompas a totéž znovu. Tahle zábava mi vydržela čtyři hodiny, než se mlha začala trochu rozpouštět.

Po dalším obratu na kurz asi 320° jsem směřoval přímo do ústí TSS, která je severovýchodně od Scilly Islands. Pořád jsem byl ve střehu, abych stačil zareagovat, kdyby se z mlhy vynořila nějaká loď. Jediné, co mě trochu uklidňovalo, byl fakt, že z mlhy nebyl slyšet ani zvuk motorů, ani houkání lodí. Provoz buď v té době ustal nebo mě lodi, vidouce mě na radaru, obeplouvaly velmi širokým obloukem. Se setměním jsem „horkou zónu“ opustil severozápadním směrem.

Kolem půlnoci jsem byl asi šest mil od vjezdu mezi ostrovy Saint Mary's a Saint Agnes. Na jihovýchodním pobřeží ostrova Saint Mary's je maják, který má být vidět ze 17 mil. Asi i je, ale já jsem ho pro mlhu zahlédl asi až na čtyři míle. Protože proud byl zase proti mně – rychlost proti dnu klesla na dva uzly –, dvacet minut po půlnoci jsem nastartoval, sbalil plachty a zamířil přímo mezi ostrovy. Za světla je průjezd mezi ostrovy dosti snadný, za tmy a snížené viditelnosti způsobuje spousta blikajících bójí trochu zmatek. Zase jsem se držel předem připravené trasy a všechny mělčiny a skaliska bezpečně minul.



Ve tři hodiny jsem připlul před přístav Saint Mary's. Nachází se v zátocě otočené k severozápadu, odkud je krytý dalšími ostrovy. Jachty v přístavu nestojí u mola nebo pontonů, ale výhradně na bójích. Těch je tu spousta. V zátocě bylo málo světla, takže bóje byly vidět až na malou vzdálenost, kdy už se mi zase téměř schovaly za přídíl. Taky se tu dost točil vítr, který, aby bylo více legrace, zesílil na čtyřku až pětku.

Tři nebo čtyři pokusy chytit bóji se mi z těchto důvodů nepovedly. Zase jsem si pěkně zanádal. Další pokus byl úspěšný v tom smyslu, že jsem háčkem zachytil vytahovací bójku a uchopil ji do ruky. Bójka je asi dvoumetrovým tenkým lanem spojena s vyvazovacím řetězem. Lano je porostlé a samozřejmě mokré. Vítr **Sonali** dost silně hnal zpět, takže když jsem po laně doručkoval k řetězu a chtěl na něj přehmátnout, slizké lano mi v ruce proklouzlo a já jsem držel zase bójku. Po třetím proklouznutí a asi padesáti nadávkách jsem lano hned za bójkou vyvázal na vazák. Pak už jsem na řetěz dosáhl snadno. Jeho oky jsem protáhl dvě vyvazovací lana a bylo to – byl jsem na Scilly Islands. Trochu jsem uklidil loď a šel jsem si lehnout.

## Scilly Islands – Saint Mary's a Tresco

Dopoledne připlul HM, kterému jsem za dvě noci na bóji zaplatil 36 liber. Noc připlutí mi nepočítal. Nabízel, že při zaplacení tří nocí je čtvrtá zdarma, ale věděl jsem, že tolik času mít nebudu. HM mi také vysvětlil, kde je ponton pro dinghy, kde jsou záchody a sprchy (ty se platí jednolibrovou mincí) a popřál hezký pobyt.

Trochu jsem se vyvztekal s pumpováním člunu, protože konec hadice nožní pumpy se volně zasouval do otvoru člunu a když se tlak v člunu zvětšil, hadice vylétla a velká část vzduchu utekla. Ve finále jsem k pontonu vesloval na čemsi, co mělo podivně proměnlivý plazmatický tvar. Pro jistotu jsem pumpu vzal s sebou, abych mohl člun podle potřeby dofouknout. Nakonec nebylo třeba.

Kromě nádherné sprchy jsem se jen prošel po městečku a v samoobsluze dokoupil potraviny a nápoje.

Dalšího dne – v pátek – jsem se trajektem vydal na výlet na ostrov Tresco. Při koupi jízdenky mi paní v budce řekla, kde je loď a možná dodala ještě cosi, čemu jsem nerozuměl. Plavba na Tresco trvala necelou čtvrt hodinu a obešla se bez čehokoli rušivého. Zejména asi proto, že trasa vedla mezi ostrovy a loď se nevydávala na volné moře.

Hlavním lákadlem ostrova jsou zahrady opatství – Abbey Gardens. Místní správce tu začal v první polovině 19. století budovat něco, co v podobných zeměpisných šířkách (a pod širým nebem,) nemá ve světě obdoby. Námořníci, kteří z ostrovů pocházeli nebo kteří se tu jen stavovali, mu přiváželi tropické a subtropické rostliny z celého světa. V současnosti se zahrada pyšní čtyřmi tisíci druhů pocházejících z Afriky, Jižní Ameriky, Mexika, Nového Zélandu a mnoha dalších exotických míst. Při procházce rozsáhlými zahradami se tak potkáte s palmami, kaktusy, agávami, bambusem a mnoha dalšími druhy. A nejde o nějaké nedomrlé chudinky – rostlinám se tu daří. Atlantik zajišťuje, že tu v zimě nemrzne, a v létě jsou ostrovy obdařeny spoustou slunečního svitu. Ostrovy také mají hodně krásných písčitých pláží, jen teplota mořské vody přeje spíš otužilcům.

Po návštěvě zahrad jsem došel do vesničky New Grimsby, kde je pár restaurací, obchod, pošta, půjčovna kol a tři čtyři hotely. Dopřál jsem si malou radost ve formě posláni opravdového papírového pohledu. Tenhle milý způsob, jak poslat pozdrav z dovolené, se k mé lítosti v domě emailu, SMS a FB rychle vytrácí.

Pak jsem se vydal zpět k molu, abych stihnul trajekt zpět na ostrov St. Mary's, který měl odplouvat ve 14:30. Dorazil jsem tam o dvacet minut dřív, ale ani v půl se žádná loď neobjevila. Asi po čtvrt hodině dorazil jeden místní – řidič zde zaparkované dodávky. Zeptal se, na co čekám. Vysvětlil jsem mu situaci a on mě poučil, že trajekt používá různá mola – to podle přílivu. Teď příliv vrcholil a k molu přicházely docela velké vlny.

„Now the ferry goes to the New Grimsby quay.“

Uvědomil jsem si, že právě tohle mohla být věta, které jsem při kupování lístku nerozuměl.

Další trajekt prý jede ve ¾ na pět, také z New Grimsby.

„For people from outside it is confusing. Jump in, I can take you there.“

Cestou jsem se dozvěděl, že dokonce i tady pracuje přes léto několik Čechů. Předpokládám, že v místních hotelích. Počet stálých obyvatel je asi 140.

Za svezení a ochotu jsem mu srdečně poděkoval. Cesta zpět se pak už obešla bez dalších komplikací. V St. Mary's jsem zase nakoupil a na měchuřině dovesloval k lodi. Hodně se mi chtělo na ostrovech zůstat ještě alespoň jeden den, ale abych měl dostatečnou časovou rezervu, rozhodl jsem se v sobotu ráno vyplout zpět do Francie.

## Saint Mary's – Roscoff

Po desáté hodině jsem odvázal **Sonali** od bóje a vyplul z přístavu. Vzhledem k větru – N1 – bylo odplutí velice snadné. Na motor jsem pokračoval mezi ostrovy k výjezdu směrem k Francii a pak ještě nějaký čas jihovýchodním směrem. Asi po hodině a čtvrt jsem postavil plachty a vypnul motor. Neptun měl ovšem jinou představu o začátku téhle etapy, takže jsem dvě hodiny zkoušel plavební vlastnosti **Sonali** v úplném bezvětří.

To ovšem neznamena, že jsme stáli na místě. Vlivem proudu jsme se rychlostí asi 2,5 uzlu pohybovali k jihozápadu. Otevřel jsem nejlepší pivo, které jsem měl, a pokoušel se Neptuna uplatit. Nejdřív dělal, že si mě vůbec nevšímá, později jakoby neochotně poslal vánek, který **Sonali** pod plnými plachtami udělil závratnou rychlost ¾ uzlu proti vodě. Pak se mu asi situace rozležela, protože postupně přidával až na krásný vítr NE 3 – 4, který (společně s proudem) **Sonali** poháněl rychlostí až sedm uzlů směrem k Francii.

Vítr jsem ovšem měl téměř přesně z boku, takže vyvážání kormidla nefungovalo podle mých představ. Dosti mi sice ušetřilo námahu s neustálým kormidlováním v docela vysoké rychlosti, ale velmi často jsem musel směr plavby korigovat. Odpočinková plavba byla sice ta tam, ale **Sonali** nádherně běžela, což vzbuzovalo naději, že etapa bude kratší než 36 hodin.

Se setměním – tedy kolem půl dvanácté (SELČ) – jsem se přiblížil k plavebním trasám. Provoz byl tentokrát velice hustý. Vždycky se ale našla mezera, kterou jsem bez potíží proplul, aniž by došlo k nemilým přiblížením.

I v druhé polovině noci jsem všude viděl hodně lodí, ale žádná z nich se nechovala příliš dotěrně. Stále foukal slušný vítr, který mi dával rychlost kolem šesti uzlů. Ani zima nebyla příliš velká.

Selanku narušila až příhoda, ke které došlo před rozedněním. Přístroje z ničeho nic zamrkaly a vypnuly se. Včetně osvětlení kompasu. Poziční světla ještě svítila, ale slaběji, než obvykle. Docela mě to zaskočilo. V mojí blízkosti už žádné lodi nebyly, ale blížil jsem se k pobřeží, kde jsem, vzhledem k mělčinám, hodlal velmi pečlivě sledovat hloubkoměr. Tedy, to jsem stále mohl, ale on se mnou nemluvil.

Protože jsem dva dny stál na bóji, a tedy nedobíjel, moje podezření se obrátilo tímhle směrem. Domníval jsem se ovšem, že asi 80 minut jízdy na motor k dobití baterií stačí. Jak je vidět, tak nestačilo.

Po rozednění vítr začal utichat, takže jsem spustil plachty a nastartoval. Startovací baterie byla v pořádku, jen přístrojová byla úplně vybitá. Stále jsem měl ruční GPS a v ní připravenou trasu mělčinami, takže jsem se neobával velkých potíží. Zarazilo mě, že přístroje neožily ani po dvou a půl hodinách plavby na motor.

Asi dvě míle od přístavu jsem připravil **Sonali** na přistání a vydal se k maríně ve městě Roscoff. Ta ovšem není v centru města, kde je moc pěkný přístav, který ovšem za odlivu vysychá. K maríně se člověk dostane kolem nákladního přístavu a terminálu obrovských trajektů. Hodně pozorně jsem sledoval, zda se obluda nedá do pohybu, aby mě pohltila. Hlavně jsem vyhlížel, zda se na IPTS neobjeví ony varovné tři červené. Neobjevily, ale pohled na trajekt s motory v chodu vyvolával lehké mrazení – proplouval jsem asi 150 metrů od něj.

S přistáním mi zase pomohl vedle parkující Angličan, ale podmínky byly dobré – zvládl bych to i bez asistence. Připlul mě přivítat i HM. Téměř hned jsem začal dobíjet baterie a asi po čtvrt hodině se přístroje probraly k životu. Pak už fungovaly normálně.

Za dvě noci v maríně jsem zaplatil 52 €, což zahrnuje sprchy a toalety, elektřinu a vodu i WiFi.

Etapa byla dlouhá 124 mil, z čehož 14 jsem plul na motor, a trvala 26 hodin, včetně dvou hodin bezvětří.

## Roscoff – Perros-Guirec

V maríně Roscoff jsem strávil dva dny. Zejména odpočinkem, nákupem potravin a procházkou po městečku. Jeho centrum je od nákladního přístavu vzdálené asi jeden kilometr a je moc pěkné.

V úterý jsem kolem čtvrt na jedenáct vyplul na kratší etapu podél pobřeží na východ – do městečka Perros-Guirec. Šlo asi o 30 mil plavby, takže nebylo proč spěchat. Foukal ale NE 3, takže jsem nejdřív (abych se vzdálil od pevniny) musel plout kurzem cca 345°.

Asi po dvou hodinách už jsem mohl udělat obrat na kurz 85°, který mi umožňoval plout na předobochní vítr správným směrem. Nyní foukal NE 3 – 4, ale proud šel přímo proti mně. To se mělo změnit kolem půl třetí. Zatím **Sonali** plula rychlostí 2,5 uzlu proti dnu.

Ve tři hodiny už jsem jasně poznal, že Neptun (a almanach) drží slovo. Vítr sice mírně zeslábl – NE 3 –, ale proud mi až do večera pomáhal. **Sonali** běžela krásnými sedmi uzly. Počasí bylo pěkné a plavba s vyvázaným kormidlem byla moc příjemná.

Kolem půl sedmé (SELČ) jsem doplul před mělčiny u Perros-Guirec. Nastartoval jsem, spustil plachty a připravil fendry a lana. Pak jsem se vydal k maríně. Asi poslední míli jsem plul přes oblast, která za odlivu vystupuje až 3,5 metru z vody. Mně ale hloubkoměr hlásil 4,5 metru vody. Prostě příliv...

Marína je od zátoky oddělená zdí, která v ní zadržuje dostatek vody. Ani za přílivu není možné plout přes tuto zeď. Do maríny se vplouvá branou, která je šest metrů široká. I mně, s lodí o šířce 330 cm a fendry na obou stranách, připadala trochu úzká. Foukal mírný boční vítr, takže jsem raději dával bedlivý pozor. Ale ukázalo se, že vjezd je snadný. Loď, která právě chtěla opustit marínu mi, možná na pokyn obsluhy u brány, dala ohleduplně přednost, takže nenastaly žádné potíže.

Chvíli jsem vybíral místo – pro návštěvníky jsou určeny jen první dva pontony. Já jsem chtěl přistávat proti větru, ale i takových míst se pár našlo. I tady byl na molu ochotný člověk, který mi pomohl s lany. Zase bych to zvládl i sám, ale neviděl jsem důvod, proč odmítnout. A to on parkoval o kus dál, takže se nebál, že do něj narazím.

Našel jsem kancelář správy maríny a zaplatil 26 € za jednu noc. Moc rád bych se zdržel déle – Perros-Guirec vypadá velice pěkně –, ale z časových důvodů jsem chtěl hned ráno pokračovat. Uvažoval jsem o tom, že popluji buď do Saint Quay-Portrieux a další den do Saint Malo nebo rovnou do Saint Malo.

Etapa byla 34 míle dlouhá (z toho tři míle jsem plul na motor) a trvala mi necelých devět hodin. Proudů mě tentokrát trochu víc brzdily, než pomáhaly.

## Krátká mezihra

Po přistání v maríně jsem si všiml, že pravá strana přídi je špinavá od čehosi zeleno-hnědého a na dvou místech je poškozený nátěr. Jedno místo bylo asi dva centimetry čtvereční velké a druhé byla prasklina nátěru u sloupku příďového koše. Laminát byl v pořádku.

Protože jsem za celou plavbu do ničeho nenarazil, musel vrazit někdo do mě. V Roscoffu to být nemohlo, tam jsem stál pravou stranou u mola. Nejdřív mě napadlo, že se to stalo v Saint Mary's, když jsem stál na bóji. Nejméně pět hodin jsem byl mimo loď při výletě na ostrov Tresco.

Pak jsem si ale vzpomněl, že při stání ve Falmouthu ke mně dvakrát přistávala tatáž loď. Poprvé bylo přistání dobré a asi za dvě hodiny odpluli. Podruhé se ozvala rána a **Sonali** se pohnula. Vyskočil jsem ze salónu téměř přímo do kokpitu a zjišťoval, co se děje.

Skipper lodi se omluvil, ale přesto, že on a posádka museli vidět stopy nárazu, neupozornili mě. Já jsem to dál neřešil, protože jsem ještě netušil, jaké stopy na **Sonali** zanechali. Myslím, že do **Sonali** narazili

přídí a kotvou. Přídí museli mít špinavou – nejspíš od jiného nárazu například do přístavní zdi. Po návratu do Saint Malo jsem špinu umyl a prohlédl poškození. Více poškozených míst jsem nenašel. Při předávání lodi jsem hodlal Bruna na poškození upozornit. Místo zaneprázdněného Bruna ale přijela Marie, která technické stránce nerozumí. Ukázal jsem jí přesně, kde se poškození nacházejí a řekl, aby místa ukázala Brunovi. Ujistil jsem jí, že když Bruno usoudí, že oprava je náročnější (rozuměj dražší), že ji dodatečně zaplatím. Stačí, aby mi mailem napsala částku. Žádost o zaplacení opravy nedorazila.

## Perros-Guirec – Saint Malo

Marínu v Perros-Guirec jsem opustil ve čtvrt na deset. Když jsem vyplul ze zátoky, zase jsem nejdřív plul kurzem asi 350°, abych se vzdálil od pevniny. V poledne jsem udělal obrat na 95° a rychlost okamžitě spadla na tři uzly i méně. Teprve po čtvrté hodině se proudy obrátily a Sonali se rozeběhla i více než osmi uzly proti dnu. Foukal stále NE 3 – 4.

Odpoledne jsem se přiblížil k mělčině Roc'h Ar Bel. V té době proud o rychlosti 4 uzly postupoval zhruba východním směrem. Z dálky bylo vidět, že vlny nad mělčinou jsou vyšší a mají bílé čepice. V mém směru byla mělčina asi 300 metrů dlouhá, nejmenší hloubka byla kolem šesti metrů. Rozhodl jsem se, že přes mělčinu propluji, abych si za mírných podmínek udělal jasnou představu, co se tu děje, a co by se mohlo dít za špatného počasí.

Mimo mělčinu byly v té době vlny půl až ¾ metru vysoké a nebyly strmé. Nad mělčinou se výška vln pohybovala kolem 1 ¼ metru, vlny byly strmé, trochu se zalamovaly a přicházely z více směrů. Byl jsem rád, že jsem se za pár minut dostal zase nad hlubší vodu. Z představy jak to tam musí vypadat, když fouká třeba osmička Bft proti proudu, mě obchází závrať. Další mělčinu – Plateau de la Horaine –, která je mnohem větší, jsem samozřejmě obeplul v uctivé vzdálenosti. Po obratu na sever jsem zažil situaci, kdy loď plula o 50° jinam, než kam směřovala její přídí. Opravdu zvláštní pocit.

V podvečer vítr zeslábl a rychlost se snížila. Požádal jsem Neptuna o silnější vítr. To už jsem byl rozhodnut plout rovnou do Saint Malo. Potřeboval jsem se tam dostat nejpozději do půl druhé v noci (raději však do jedné), abych se dostal přes práh do maríny.

Neptun po nějakém čase zareagoval, ale dost zlomyslně mi dal nejdřív vítr 4 – 5 Bft, který ale zesílil až na šestku. Sonali zase běžela rychle, ale kormidlování byla dřina. Hlavně jsem se ovšem netěšil na průjezd mělčinami před Saint Malo a přístání.

Trochu jsem si pomohl tím, že jsem vypustil otěž hlavní plachty, takže síly v kormidle se trochu zmenšily, ale kormidlování bylo pořád náročné na sílu a vytrvalost.

Po setmění jsem doplul před mělčiny u Saint Malo. Byl jsem pět až šest mil od maríny. Asi dvacet minut po půlnoci jsem nastartoval a spustil plachty. Když jsem se stočil k jihovýchodu, měl jsem vítr i vlny z boku, což nebylo moc příjemné. Zdálo by se, že zbylé míle za hodinu až hodinu a půl na motor uplují snadno.

Omyl – byl odliv a voda, která vytékala ze zátoky u Saint Malo, způsobovala, že moje rychlost proti dnu klesla zase pod tři uzly. Proploval jsem zase mezi spoustou světelných bójí, majáku, ostrůvků a skalisek. Boční vlny dělaly plavbu dosti nepohodlnou. Alespoň, že provoz nebyl vůbec žádný.

Před marínu jsem dorazil těsně před třetí hodinou. U vjezdu do maríny je velký číselný ukazatel výšky vody nad prahem. Ted' na něm byl vykřičník. To jsem pochopil jako dosti jasný pokyn, že nemám vplouvat. Před vjezdem do maríny jsou dvě čekací bóje. Už cestou jsem se smířoval s myšlenkou, že u jedné z nich přečkám noc. Jen jsem se v tom větru netěšil na její chytání.

Chvilí jsem kroužil kolem, abych obhlédl situaci. Bóje byly před větrem kryté velkou konstrukcí, u které přistávají obrovské trajekty. Vítr v jejich okolí byl téměř nulový. Abych ale neměl přistání tak jednoduché, zkomplikoval jsem si ho krátkou nepozorností. Při pokusu o nájezd k bóji přesně proti větru se Sonali najednou měkce zastavila i přes běžící motor. Pohled na hloubkoměr prozradil proč – u lodi s ponorem téměř metr osmdesát není dobré vidět na displeji číslo 1,6! Najel jsem na mělčinu.

Podle toho, že jsem neslyšel žádný náraz ani drhnutí, jsem usoudil, že se kýl dostal do bahna nebo jemného písku. Opatrně jsem přidal plyn, pak ubral a zase přidal. Sonali se nejdřív nehýbala, pak sebou cukla, zhoupala se a z mělčiny se uvolnila. To vše se odehrálo asi 20 metrů od bóje. Měl jsem se tedy k bóji připlížit poněkud těsněji.

Chycení bóje bylo velice snadné. Najel jsem tak, že jsem bóji měl asi v jedné třetině trupu těsně vedle pravoboku. Pak stačilo dojít na příď, uchopit obrovské oko ze silného lana, které slouží k vyvázání, a protáhnout ho připravenými vyvazovacími lany. Byl jsem zpět.

Uklidil jsem loď, dal si panáka a šel spát.

Etapa byla dlouhá 81 mil, z čehož jsem 12 plul na motor.

Další den ráno jsem bez potíží vplul do maríny. O den později jsem ještě dojel k pumpě a dotankoval 42 litrů nafty.

Tím plavba skončila.