

Skotsko 2012



Skotsko 2012	1
Inverness	2
Do Cromarty	3
Do Wicku	4
Wick	6
Směrem k Fair Isle	6
Do Kirkwallu	7
Kirkwall	9
Zpět do Wicku	9
Do Inverness	10
Konec plavby	11

Inverness

Od konce června jsem se dva týdny plavil ve Skotsku. Vzhledem k tomu, že šlo o moji první plavbu v opravdu přílivové oblasti, přípravy byly velké a očekávání taktéž. Učil jsem se zejména věci, které souvisejí s pohybem vody během přílivu a odlivu, tedy proudy, rozdíly hladin, nebezpečná místa, standardní a sekundární přístavy, hluchý a skočný příliv, načasování, vyvazování na bóji za větru a proudy, vjezdy do přístavů, které nejsou přístupné za všech stavů přílivu, přílivové koeficienty, mapové symboly a spustu dalších věcí.

Existuje hodně různých učebnic, ale mně se jako nejlepší a přitom stručný a výstižný osvědčil úvod v Reed's Almanac. Zároveň je výborné trochu se s ním seznámit předem, aby se člověk při jeho použití orientoval a netápal. Práce s ním je totiž při plánování etap nutností a samozřejmostí.

Lod' jsem si půjčil v **Inverness** – městě v samém závěru **Moray Firth**. Charterovka (no, Skot James, který vlastní a půjčuje dvě nebo tři lodi) se jmenuje NMYC (**Ness and Moray Yacht Charters**) a je výjimečná tím, že sídlí na SV pobřeží. Drtivá většina ostatních sídlí na severozápadě. Další, pro mě velice vítanou, okolností byl fakt, že půjčuje lodi i pro sólové plavby. Sice by byl raději, kdybych se chtěl plavit Caledonským kanálem k JZ, ale souhlasil i s plavbou na sever – severovýchod. Jen si vymínil, abych (kvůli pojištění) nepodnikal etapy delší než 24 hodin. To jsem s jistými rozpaky slíbil. Ne snad, že bych to chtěl porušit, ale všichni víme, že plány na moři a na plachtenci jsou pěkná věc, ale realita je mnohdy úplně jiná. (Málem se mi slib podařilo dodržet.)

Lod' typu **Westerly Merlin** o délce 860 cm (to berte s rezervou – setkal jsem se s údaji od 840 do 880) se ukázala být nejlépe vybavenou a udržovanou ze všech, které jsem kdy měl půjčené. Jedná se vlastně o majitelskou lod', výborně udržovanou, vyiplanou do detailů a v Británii certifikovanou pro charter, což znamená, že je na vysokém bezpečnostním standardu. Nebudu všechno vyjmenovávat, ale **Merlin's Magic** (jak se jmenuje, dále MM) pro mě byla velice příjemným překvapením. Vyrobená v roce 1988, stále vypadala velice zánovně.

Do Inverness jsem přiletěl 30. 6. odpoledne. James mi už při emailové korespondenci nabídl, že mě (bezplatně) vyzvedne na letišti, které je asi 18 až 20 km od maríny. To také bezvadně klaplo. Cestou mi ukázal plavebně obtížné místo u **Kessock Bridge** (zmíním se o něm později) a zavezl mě k lodi. Předání opět probíhalo formou dlouhého povídání a předvádění kde co je a jak to funguje. Pak mě James požádal, abych mu z přístavů posílal zprávy, popřál šťastnou plavbu a rozloučil se.

Tři minuty chůze od maríny je velý supermarket (COOP), kde jsem nakoupil zásoby. Je zbytečné do Skotska vozit jídlo nebo pití – ceny jsou stejné jako u nás nebo dokonce trochu nižší.

MM má domovskou základnu v **Seaport Marina**, která už je v **Caledonian Canal**. Od moře ji oddělují dvě plavební komory a otočný železniční most. Protože komory jsou obsluhovány jen v pracovní době (cca od 9 do 18) a proplavují jen během HW +/- 4 hod., není vplutí a vyplutí možné vždy. Druhou (mnohem méně hezkou) marínou je **Inverness Marina** v ústí řeky **Ness**, hned za Kessock Bridge, plujeme-li od moře. Ta je přístupná vždy. (Třetí je **Caley Marina** – ještě dále v Caledonian Canal.)

V neděli bylo mlhavo, chvílemi mrholilo a nefoukalo. Do takového počasí jsem se nehnal. Protože ale proplavovací období (4 hodiny po vrcholu přílivu) končilo kolem druhé odpoledne, po poledni jsem lod'

připravil k odlutí, vysílačkou (na kanálu 74) jsem si domluvil proplavení a kolem jedné hodiny odrazil od mola.

V první komoře (**Clachnaharry Works Lock** – čti Klachnahery ...) jsem byl sám. Překvapilo mě chování paní, která komoru obsluhovala. Pochválila mě, jak jsem pěkně přistál (nic těžkého – žádný vítr, žádný proud), poděkovala, když jsem jí hodil vyvazovací lana, seznámila mě s procedurou a jala se mě proplavovat. Držel jsem a příslušně povoloval lana. Spuštění bylo snadné – žádné víry, pohyb vody malý.

Vrata komory se otevírala současně s otáčením mostu. Když se vrata úplně otevřela, paní mi postupně lana hodila – rozdíl hladin byl asi 3 metry –, znovu poděkovala (já samozřejmě také) a řekla, že v další komoře (**Clachnaharry Sea Lock**) to bude stejné, až na ten most.

Také bylo. Komorník byl muž, ale stejně vstřícný a pohodový. Věnoval mi výtisk **Welcome Anchorages** (popis skotských přístavů), zeptal se, na jak dlouho pluji a zda sám, a projevil nepředstíranou naději, že se za dva týdny zase uvidíme. Já také. ☺ Ještě mě poučil, jak se vyhnout mělčinám mezi ústím kanálu a Kessock Bridge a popřál šťastnou plavbu. Trasu jsem měl velice pečlivě připravenou, ale i tak to bylo milé.

Když mi hodil lana, tak jsem poděkoval, rozloučil se a vyplul do vnitřní části **Inverness Firth**.

Do Cromarty

Inverness Firth (Firth = zátoka, úžina, fjord) je rozdělen na dvě části mostem Kessock (Bridge). Vnitřní (západní) část, do které ústí jak Caledonian Canal, tak řeka Ness, je menší (řekněme pět mil dlouhá) a navigačně pestřejší. Západně od Kessock Bridge za skočného přílivu vznikají proudy přes pět uzlů, tvoří se víry a „stojaté vlny“ (pardon, neznám správný český výraz pro *races* a *overfalls*).

Já jsem se k mostu blížil asi dva dny před skočným přílivem a asi hodinu po největším průtoku vody. Proud mě vyplachoval rychlostí 1,5 uzlu (přímo pod mostem rychlost stoupla na dva uzly) do východní části Inverness Firth.

Most je veliký – průjezdná výška je 27 metrů (počítá se od *MHWS*). Pro proplutí je určeno nejširší mostní pole. Kdykoli na to přijde řeč, každý vás upozorní, abyste nezkoušeli plout jinudy. Také je nutné se vyhnout mělčinám u **Carnac Point** a ústí řeky Ness. Druhá je dobře značená světelnými bójemi, ta první, která leží v cestě k vstupu do kanálu, kupodivu ne. Ale není to nic, s čím by si fungující GPS hravě neporadila.

Asi třetinu průjezdné šířky pod mostem zabíraly ony stojaté vlny cca ¾ metru vysoké. Zbytek ale tvořila hladká hladina. Protože nebyl žádný provoz, pohodlně jsem proplul klidnou vodou. Za mostem navazují další mělká, ale splavná místa, kde je třeba dávat pozor. Část oblasti za úplného odlivu (blízkého skočnému) vylézá z vody. S ponorem jeden metr jsem se na to nemusel tolik ohlížet – úplný odliv ještě nenastal. V té době byl rozdíl hladin (*tidal range*) asi tři metry.

Ve stěhu jsem ale být musel. Jak jsem měl další dva týdny stále ověřovat, MM s twin kýlem nedrží směr (pokud pustíte kormidlo) ani okamžik. Tak, když jsem uklízel fendry, MM bez zaváhání a neomylně zamířila k hloubce 0,5 metru. Pravda, příliv ještě něco přidával, ale udělat si renomé nasednutím na mělčinu hned po vyplutí jsem opravdu nehodlal. Při dalších pracech mimo kokpit jsem loď vždy postavil do driftu. I tak se pokaždé otočila, jak ji právě napadlo. To je asi jediná věc, kterou jí můžu vytknout.

Později jsem se s tím naučil žít a v některých okamžicích mě velice příjemně překvapila. Ale o tom bude řeč mnohem později.

Za bezvětří nebo větru SV 1 – 2 jsem na motor proploval Inverness Firth směrem... ano, zhruba k SV. ☹ SV část Firthu je hlubší, takže plavba už byla klidná. Počasí mi moc nepřálo – viditelnost byla dvě až deset mil, chvílemi mrholilo nebo slabě pršelo. Zima příliš nebyla.

Inverness Firth ústí do **Moray Firth** dalším zajímavým místem. Směr se stáčí k severu, z východu ústí ohraničuje výběžek, na kterém je pevnost **Fort George**, ze západu vybíhá dlouhý úzký mys **Canonry Point** s majákem. Také v tomhle zúžení se tvoří přílivové jevy, ale mě, kromě proudu něco přes jeden uzel, nic jiného neznepokojovalo.

Za tímhle místem se už začíná otevírat Moray Firth, který je výběžkem **Severního moře**. Trasa se zase stáčí k SV. Tady je další místo, které z navigačního hlediska stojí za pozornost – **Riff Bank**. Je to podélný hřeben, který dělí firth na širší severní a užší jižní kanál. Oba jsou splavné, jižní za silnějšího větru s velkou opatrností.

Tak jako tak jsem plul severním kanálem. Oblast je velmi dobře značená a viditelnost se trochu zlepšila, takže by se dalo plout i bez mapového plotteru. Ale necítil jsem potřebu to zkoušet. Bylo kolem páté odpoledne, vítr pořád žádný nebo slabý SV, takže jsem plul stále na motor a přemýšlel o tom, má-li cenu pokračovat tak celou noc. Původně jsem totiž chtěl doplout do Wicku, přístavu vzdáleného 70 až 80 mil (úplně přímou cestou možná méně).

V motorování kouzlo jachtingu nespátřuji, takže jsem se rozhodl na noc zamířit do **Cromarty Firth**, jehož ústí je při cestě. U ústí zátoky doslova řádilo 20 až 30 delfínů. Proplovali ve skupinkách i jednotlivě kolem lodi, vyskakovali z vody, někteří se při výskoku otočili tak, že do vody dopadli zády. Bylo vidět, že mají radost. I já jsem jí měl – tolik delfínů pohromadě jsem ještě neviděl. Nádherné!

Při vplouvání do zátoky jsem měl přílivový proud proti sobě – tentokrát mi ubíral asi 1,5 uzlu. Moc mi to nevadilo – ústí se asi po míli a půl rozšiřuje a tady se proud projevoval méně. **Cromarty** je pěkná vesnička (alespoň při pohledu z moře) s malým přístavem, který je ale za odlivu suchý, a s bójemi na hloubce mezi třemi a osmi metry. James sice říkal, že MM může stát na suchu, ale moc to nedoporučoval. Nehodlal jsem to zkoušet, tak jsem se vyvázal na jednu z bójí. Byla právě klidná voda (*slack water*) a vítr skoro nefoukal, takže vyvázání bylo snadné.

Později se vítr stočil a „zesílil“ asi na Z2. Při jednom z pohledů do okolí jsem si všimnul, že lodi stojí od bójí proti větru. Asi půj vteřiny trvalo, než mi došlo, že za tím asi bude proud. Pohled na bóji ukázal, že se kolem ní voda dost rychle valí – Neptun už zase napouštěl Cromarty Firth vodou. Občasná kontrola ukázala, že bóje drží dobře, takže jsem se v klidu převléknul, umyl, najedl a jal se připravovat další etapu.

Spalo se mi výborně.

Do Wicku

Po klidně strávené noci, kdy mě ze spaní vyrušilo jen klepání neupevněné kormidelní páky, jsem po osmé hodině odplul od bóje a zamířil ven z Cromarty Firth. Odplouval jsem docela rád, protože samotné Cromarty je sice hezké, ale asi čtyři míle vzdálený průmyslový přístav **Invergordon** se svými ošklivými

konstrukcemi mě nijak nenadchnul. Také fakt, že se konečně rozfoukalo, mě poháněl na otevřené moře. U ústí zase dováděli delfíni, tentokrát jich bylo méně – pět nebo šest.

Vítr foukal, jak jinak, zase skoro přesně ze směru, kam jsem měl namířeno. Ale byl příjemné síly (VSV 4 – 5), takže se dalo něco dělat. V mém případě to znamenalo, že jsem nasadil kurz 105° až 110°, abych se vzdálil od pobřeží. Celkově jsem potřeboval plout kurzem asi 50°, ale to nevycházelo. Za současných podmínek se nejostřeji dalo plout kurzem asi 30°, což by znamenalo, že dříve či později „narazím“ do pobřeží.

Asi hodinu jsem zvětšoval odstup od břehu. Vítr postupně sílil a trochu se stočil k východu. Toho jsem využil a ve V 5 – 6 jsem přešel na druhé rameno křižování. V silnějším větru šlo plout ostřeji proti, takže trasa vedla rovnoběžně s celkovou linií pobřeží. Za mysem a majákem **Tarbat Ness** se do rovného pobřeží zakusuje zátoka, která můj odstup od břehu zvětšila na asi deset až dvanáct mil. Poblíž **Helmsdale** se ale břeh vrací a později, před Wickem, se dokonce ještě víc stáčí k východu.

MM si vedla velice dobře. Windmetr ukazoval 25 až 28 uzlů, od čehož je ale třeba odečíst čtyři až pět uzlů vlastního větru. GPS dávala 5,5 až 6,8 uzlu, proti vodě byla rychlost asi o uzel nižší. Proud mi zase trochu pomáhal. To vše na plných 42 m² základního oplachtění. Jsem zvyklý refovat dosti brzo, ale teď nebylo třeba.

Téměř nepršelo, ale obloha byla zatažená šedými mraky, občas byla viditelnost i pod pět mil, ale většinou 15 až 20. Odpoledne vítr zeslábnul zase na VSV 4 – 5, později V 4.

Minul jsem Helmsdale, které jsem sice měl jako alternativní přístav v paměti, ale také jsem věděl, že vjezd není úplně snadný. Je úzký, otočený k východu, takže při silnějším větru východních směrů nic moc, a je kolem něj hodně rybářských zařízení. Naštěstí podmínky byly dobré, takže jsem nemusel uvažovat o tom, že bych tam zamířil.

Jak jsem se přibližoval ke **Clyth Ness** s dobře viditelným majákem, bylo čím dál tím jasnější, že mi kurz nevyjde tak, abych mys obeplul. Bylo už mezi sedmou a osmou večer a vítr ještě slábnul. Nijak zvlášť jsem se nerozmýšlel a k plachtám přidal motor. Tentokrát proud působil proti mně, takže rychlost i tak klesla na 3,5 uzlu. Ve vzdálenosti dvou až tří mil jsem proplouval podél postupně temnějících útesů vedoucích k **Wicku**.

Před zátoku, podle níž má Wick svoje jméno (které mu dali Vikingové), jsem připlul kolem půl jedenácté. Ještě bylo dost světlo – nebýt zataženo, bylo by asi čtvrt hodiny po západu slunce. Připravil jsem loď na přistání a vydal se k přístavu. Viditelnost byla slušná, vítr dost slabý, plotter fungoval výborně.

Minul jsem jižní molo, zatočil ostře vlevo a vplul do vnějšího přístavu. Zatočil jsem doprava, pokračoval asi dvě stě metrů a byl ve vnitřním bazénu, kde je marina. Pomaličku jsem proplul kolem pontonů, vybral si sympatické místo a přistál.

Pro mě do té doby netušenou výhodou přílivových vod je fakt, že když vplouváte do přístavu jindy než za vrcholného přílivu, přístavní vlnolamy a mola vás výborně kryjí proti větru, takže na přistávání máte klid. V maríně nebyl právě ani proud, takže jsem z paluby lehkým krokem vystoupil na ponton s vyvazovacími lany v ruce a loď vyvázal.

Bylo půl dvanácté. Po nezbytném obstarání lodi jsem se jal radovat z úspěšné etapy.

Wick

Další den kolem poledního jsem navštívil kancelář mariny. Paní byla velice ochotná a vysvětlila mi vše potřebné. Pobyt stojí 18 liber za den (pro loď do deseti metrů délky) plus dvě libry za elektřinu. Použití toalet a sprch je v ceně, WiFi taktéž.

Na lodi jsou čtyři zásuvky pro 230 V. Poprvé jsem s sebou na plavbu vzal notebook, takže jsem chtěl hned napsat pár emailů a hlavně získat čerstvou předpověď počasí. Ovšem ouha, teprve teď jsem si uvědomil, že britské zásuvky vypadají „kapku“ jinak než naše.

Dotázal jsem se paní v kanceláři, kde že by se dala koupit redukce (*plug adapter*). Paní mi bez zaváhání dala mapku Wicku a na ní označila, kde se nachází vhodný obchod jménem *Homebase*. Odpoledne jsem se tam vydal a podle mapy snadno donavigoval na místo. Redukcí měli hodně typů včetně té, kterou jsem potřeboval.

Pak jsem si dokoupil potraviny a nápoje a zastavil se na čerstvé *fish and chips*, které před vámi v obchůdku připravují. Prodavač se dotázal, chci-li na rybu a hranolky sůl a ocet. Ocet mě zarazil, tak jsem se spokojil se solí. Při příští návštěvě jsem opatrně zkusil i ocet a bylo to dobré. Prý má jiné složení než u nás. (Tvrdí kolega, který v Británii více než rok žil.)

Wick je městečko s kamennými domy, řekou, nádražím, malým přístavem, starým hradem, fotbalovým hřištěm atd. Docela hezké, ale život tu právě nepulzuje. Můj dojem ale mohl ovlivnit fakt, že byla hustá mlha, občas kráਪalo a nefoukal pro mě tak potřebný vítr.

I následující den bylo počasí stejné, takže jsem nevyplul. Věnoval jsem se podobným aktivitám, jen další redukci jsem si už nekoupil. ☺

Pečlivě jsem plánoval a připravoval další etapu. Chtěl jsem doplout na asi 90 mil vzdálený **Fair Isle**, který leží asi v půli cesty mezi **Orkneyskými** a **Shetlandskými ostrovy**. Administrativně už patří k těm druhým.

Směrem k Fair Isle

Ve čtvrtek bylo stejné počasí jako v předchozích dnech, ale už jsem to v přístavu nemohl vydržet, tak jsem kolem jedenácté vyrazil do mlhy. To, co v přístavu vypadalo jako hustá mlha, se v zátoce a na moři ukázalo být fakt hodně hustou mlhou. Viditelnost do sta metrů nebyla výjimkou. Na kompas a plotter jsem ale dohlédl, na příď a plachty také, tak jsem pokračoval.

S větrem to bylo zase špatné – během dne postupně (ne)foukalo SV až V – 0 až 3. Vlny byly minimální, takže plavba byla pohodlná. Ale zase na motor.

O zpestření – bohužel nevídané – se postarala mlha. Kolem jedné hodiny se z ničeho nic pod lodí ozval náraz (pravda, ne příliš silný) a za záď v mlze mizela plastová rybářská bóje. Ze všech stran lodi jsem se vyklonil co to šlo, ale nic neobvyklého jsem nezpозoroval. Kormidlo reagovalo normálně, motor zněl pořád stejně. Pokračoval jsem tedy dál.

Po osmi až deseti mílích pavby se mlha začala rozpouštět. Za další půlhodinu jsem vyplul do krásného slunečného dne s modrou oblohou. Jen pevnina jaksí nebyla vidět.

Stále jsem plul na motor a měl postavenou hlavní plachtu, jen jsem střídavě rozrolovával a zarolovával kosatku, podle toho, jestli alespoň trochu foukalo a odkud.

Před pátou hodinou, když jsem měnil otáčky motoru, se od hřídle ozvalo ošklivé skřípání. Krve by se ve mě nedořezal. Okamžitě jsem dal volnoběh – zvuk ustal – a začal se bránit depresi. Ti z vás, kteří četli moji reportáž o plavbě na Kypr, vědí proč.

Zkusil jsem opatrně přidat plyn... a v určitých otáčkách se zvuk ozval zas. Při „velmi mírně vpřed“ bylo vše v pořádku, ale někde kolem 1500 otáček za minutu se to hrozné skřípění zase ozvalo. Protože jsem vždy před vyplutím kontroloval olej a po vyplutí chladicí vodu, věděl jsem, že tohle jsem nezanedbal.

Vypnul jsem motor a uvažoval, co dál. Na **Fair Isle** jsem doplout chtěl, ale ne se zadřeným motorem nebo hřídle. Uvažoval jsem, zda jsem mohl něco namotat nebo jestli se hřídle či propeler nepoškodily při nárazu do bóje. Protože pořád foukalo kolem 2 Bft od Fair Isle, asi po dvaceti minutách úvah jsem otočil loď a začal se na slabý zadoboční vítr vracet do Wicku.

Asi po dvou hodinách vítr lehnul úplně. Sice jsem váhal, ale pak jsem nastartoval... a hřídle se chovala velice mravně. Jednou trochu skřípla, ale jak otáčky překonaly asi 1800, všechny zvuky zněly velice dobře. Neustále ve střehu – připraven okamžitě dát volnoběh – jsem pokračoval.

Do Wicku jsem bez dalších příhod doplul kolem půl jedenácté. I při nižších otáčkách při manévrech v přístavu všechno probíhalo tak, jak má.

Měl jsem dost o čem přemýšlet. Vzhledem k popsanému a k tomu, že na další dva dny byla v podstatě stejná předpověď počasí, jsem začal měnit plány.

Během oněch dvou dní (strávil jsem je zase v marině) jsem párkrát vyzkoušel motor. Kromě občasného slabého skřípnutí bylo vše v pořádku, takže jsem ani nekontaktoval majitele lodi.

Smířil jsem se s tím, že na **Shetlandské ostrovy** zase nedopluji, ale bližší **Orkneyské** jsem si nechtěl nechat ujít. Konec konců, mezi jejich ostrovy se také tvoří zajímavé přílivové jevy. ☺

Na neděli už byla předpověď větru slibnější. Směr sice pořád SV s pozdější změnou na S, ale síla postupně 4 až 6. S tím už se dá pracovat.

Do Kirkwallu

V neděli odpoledne znovu vyplouvám. Rozhodl jsem se plout do **Kirkwallu**, největšího města **Orkneyských ostrovů**. Loď je skvěle vybavena i co se týká pilotů, takže se můžu výborně připravit na proplouvání mezi ostrovy. U některých mysů se tvoří víry a stojaté vlny, v úžinách proudy dosahují značných rychlostí. Načasování hraje vedle počasí rozhodující roli pro pohodlný a bezpečný průjezd. Úžina mezi ostrovy **Mainland** a **Shapinsay**, kudy hodlám plout, je jedním takovým místem.

Zase pluji v mlze a za slabého SV větru, ale situace se postupně mění. Mlha už není tak hustá a večer, po sedmé hodině, se rozfoukává. Zatím SSV 4 – 5. Vítr mi dovoluje plout kurzem asi 70°, což je směr kamsi mezi norský Stavanger a Bergen. Alespoň se v dostatečné vzdálenosti vyhnu ústí pověstné úžiny **Pentland Firth**.

Začíná být dost zima, předpověď mluvila o 12° C přes den a kolem 10° v noci. Když sedíte hodiny a hodiny ve větru, ani pět či šest vrstev šatstva není dost. Naštěstí je na lodi k dispozici také několik bund. Oblékám na sebe vše, do čeho se ještě vejdu.

Zima mě ale stejně donutí improvizovat. Ke kormidelní páce přivazuji dřevěné veslo nafukovacího člunu a prodlužuji jí tak, že můžu kormidlovat skrčen těsně za *sprayhoodem*. Je tu mnohem tepleji. Kolem ¾ na jedenáct mě napadne vyzkoušet, zda by MM přeci jen neplula rovně s přivázaným kormidlem.

Připravím lano, najdu správnou polohu kormidelní páky a připevním ji. Několik oprav, přitažení či povolení té či oné otěže a ... Neuvěřitelné! MM jede rovně. Ostře na vítr, v náklonu na pravý bok drží nádherně směr. Sedím v průlezu – úplně zalezlý pod *sprayhoodem* a libuji si. Pořád kontroluji, jestli loď nezačne uhybat z kurzu, ale ne, pořád pluje rovně.

Abych to neměl tak snadné, vítr dále sílí. Když dosahuje poctivé šestky, pokukuji, jak se bude MM chovat, ale pořád pluje dobře. Kolem ¾ na jednu mi připadá, že bych měl zarefovat. Ještě se neděje nic dramatického, ale mám pocit, že nesmím otálet. Nerad ruším loď v jejím rozběhu, ale zaroluji kosatku, na hlavní udělám první ref a kosatku vyroluji na 1/3.

Deset minut po dokončení a opětovném vyvázání kormidla se na windmetru začaly objevovat hodnoty nejdřív 28 uzlů, pak 30, v poryvech i 32. Jednou jsem zahlédl i 33. Je nutné odečíst 4 až 5 uzlů vlastního větru, ale i tak je to v poryvech sedmička Beauforta. Tomu odpovídá i moře – některé vlny dosahují tří metrů, tedy stav moře 5 – *rough*. I v takových podmínkách si MM s vyvázaným kormidlem vede výborně. Vlny ji sice brzdí, rychlost se pohybuje jen kolem 4,5 uzlu, ale stále drží kurz. Některé vlny, když se do nich loď zapíchne přídí, jdou přes palubu, ale *sprayhood* mě dobře chrání.

Někdy kolem třetí hodiny vítr slábne na SV 5 – 6. Jsem už docela unavený, takže toho využívám – vždycky na půl až ¾ hodiny sestupuji do kajuty a plně oblečený (včetně *harnessů*) si lehám. Trochu si zdřímnu, pak vylezu do kokpitu, zkontroluji loď, obhlédnu horizont kvůli případnému provozu (za celou noc jsem viděl dvě lodi – tu bližší asi z šesti až osmi mil) a zase zalezu. Plavba je tak mnohem pohodlnější.

Kolem půl osmé ráno jsem dostatečně daleko, abych mohl udělat obrat a výsledný kurz mě přivedl do úžiny mezi ostrovy. Zhruba na pozici 58°44,7' N a 01°52,6' W přecházím na kurz cca 295°. Jsem hodně zvědav, jestli MM popluje sama i na levoboku. Chvilí si hraji s vyvážením plachet a polohou kormidla, ale pak MM prokazuje dobrou vůli a pluje rovně.

Dopoledne vítr slábne na SV 4 – 5, po obědě dál na SV 4 a později SV 3. Zhoršuje se ale viditelnost, takže ostrovy vystupují z mlhy dosti neochotně. Jak mezi ně vplouvám, vlny se zmenšují na jeden metr, pak jen na půl. To už je plavba vysloveně pohodlná.

Před pátou hodinou už nemůžu nechat MM plout samotnou. Stejným směrem kolem mě pluje velká pasažérská loď, tak kormidlo odvazuji a usedám do kokpitu. Proplouvám nejužším místem mezi ostrovy, kde proti mě působí proud o rychlosti 1,5 uzlu, ale jiné přílivové jevy nepozoruji.

Před Kirkwallem připravuji loď na přistání a v 18:05 se vyvazuji k pontonu v maríně. Etapa trvala 29 hodin, takže jsem nedodržel slib ohledně 24 hodin. Ale pilot udává vzdálenost na 46 mil (já jsem počítal s 50 až 55 mílemi). Po změření skutečně propluté trasy mi však vyšlo 90 mil. No, trochu se to protáhlo.

V rozbouřeném moři jsem ztratil jeden fendr a skotskou vlajku na malé dřevěné žerdi. Padající předmět našťípнул hranu navigačního stolu. Když jsem po skončení plavby vyjmenoval škody Jamesovi, mávnul nad tím rukou.

Večer uvažuji, zda bych neměl hned druhý den plout zpět, abych se stihnul vrátit do Inverness včas. Předpověď na další dny je ale příznivá, takže se rozhoduji, že si den odpočinku zasloužím.

Kirkwall

Kirkwall je velice příjemné městečko s velmi působivou katedrálou – **St. Magnus Cathedral**, hezkými uličkami a domy historického centra, obchody a restauracemi. V marině není WiFi, ale slečna, která přišla vybírat, mi poradila, že každá restaurace na nábreží má WiFi zdarma. Den volna jsem strávil prohlídkou města a večer jsem vyrazil za nočním životem. V baťůžku jsem ale měl notebook, hlavně kvůli čerstvé předpovědi počasí.

Namlsán Papitovým popisem tradičních britských pubů, vybral jsem restauraci, která na vývěsní štítě tradici uváděla. Celkem hezký dřevěný interiér bohužel doplňovaly dva hrací automaty, které naštěstí nikdo nepoužíval, a puštěná televize. Dal jsem si dvě piva Guinness a jedno Baccardi.

Předpověď byla příznivá – SV až S 4 – 5, pro cestu zpět na jihozápad ideální.

Zpět do Wicku

Ve středu ráno jsem z Kirkwallu odplul. Bylo zataženo na 8/8 a oproti předpovědi foukal S 3 – 4. To se mi ale taky hodilo, takže jsem byl spokojen. Nejužším místem u ostrůvku **Helliar Holm** jsem proplouval v době, kdy voda proudí opačným směrem, ale protože byly jen dva dny před hluchým přílivem, proud byl pod 1,5 uzlu a jiné přílivové jevy se neprojevovaly. Za skočného přílivu proud dosahuje čtyř uzlů a tvoří se tu víry.

Po proplutí nejužším místem jsem postavil kosatku a trochu později i hlavní plachtu. S rychlostí jsem byl celkem spokojen – pohybovala se od 3,6 do 4,5 uzlu. Viditelnost byla nejdřív horší – kolem tří mil –, ale později se zlepšila – rozeznával jsem i ostrovy vzdálené přes dvacet mil.

Kolem dalšího nebezpečného místa – mysu **Mull Head**, kde se tvoří víry a stojaté vlny – jsem proplouval za klidné vody (*slack water*), takže se tu nedělo nic výjimečného. Dokonce jsem přímo u mysu zahlédl nějaký malý člun, jak popojíždí sem a tam. Buď rybařil nebo se nemohl nabažit klidné plavby v tomhle jinak nebezpečném místě. Já jsem i tak obeplouval mys ve vzdálenosti tří až čtyř mil.

Po minutí mysu jsem namířil přibližně k jihu a kolem ostrova **Copinsay** pak zatočil k jihozápadu. Kolem poledního jsem zaroloval kosatku a na ráhno upevnil zpětnou otěž. Plul jsem totiž na vítr hodně se blížící zadnímu. Rychlost byla stále kolem čtyř uzlů.

Když se viditelnost zlepšila, bylo trochu vidět do pověstné zátoky **Scapa Flow** a průlivu **Pentland Firth**. Právě u Pentland Firth jsem zažil “zajímavou” příhodu. Když jsem byl asi osm mil východně od ústí, všiml jsem si nákladní lodi, která se blížila od JV. Když se přiblížila – asi tak na čtyři míle – změnila kurz tak, že směřovala před moji příď. Během další plavby bylo jasné, že stejně stihnu překřížit její kurz v dostatečné

vzdálenosti. Paměťiv také informace od Jakuba Sklenáře, že kapitáni (důstojníci velící hlídce) mají rádi, když plachetnice drží kurz – oni, že už se postarají o míjení –, pokračuji nezměněným kurzem (asi 220°, kurz lodi je asi 300°).

Když je loď ode mě asi dvě míle a já jsem téměř přesně před její přídí (čili dost místa na pohodové minutí), loď náhle změní kurz ještě více přede mě. To mě jednak překvapí, jednak docela naštve – teď jsou kurzy perfektně kolizní.

Asi ve vzdálenosti 3/4 míle, za stále hlasitějšího nadávání, sahám po ruční vysílačce, abych veliteli hlídky řekl něco od plic. (A že bych to uměl. ☺) Nutno dodat, že stále pluji na zadoboční vítr, tudíž se zpětnou otěží. Používám ji sice tak, že jde dost rychle uvolnit, takže manévr poslední chvíle bych stihnul, ale bylo by to o fous.

V tu chvíli nákladní loď znovu mění kurz, tentokrát bezpečně za moji záď. Pořád ji pozorně sleduji, protože po takových manévrech nevím, co můžu ještě čekat. Vše už ale probíhá normálně – mineme se asi na půl míle a začneme se vzdalovat.

Pro úplnost dodávám, že v dohledu nebyl žádný další provoz a v celé oblasti je hloubka nezi 60 a 80 metry. Také vyhýbání přílivovým proudům nepřipadá v úvahu – od Pentland Firth jsme ještě dost daleko a krom toho je právě *slack water*, čili se proudy v podstatě neprojeví. Ještě dlouho potom vrtím hlavou, protože mě nenapadá, co to mělo znamenat.

Další plavba už byla poklidná, jen viditelnost se zase zhoršila. Do **Wicku** jsem dorazil v devět hodin, což mi dávalo dost času na odpočinek. Hned ráno jsem totiž chtěl pokračovat do **Cromarty** nebo **Inverness**. Plavba trvala dvanáct hodin, což je proti 29 hodinám při cestě opačným směrem nádherný výsledek.

Do Inverness

Už brzo po osmé vyplouvám z Wicku. Fouká S 4, takže zase pluji na zadoboční vítr, nejdřív jen na kosatku, později přidám i hlavní plachtu. Proud je tentokrát příznivý, takže rychlost se pohybuje mezi 5,5 a sedmi uzly. Je sice úplně zataženo, ale neprší a viditelnost je velice dobrá – více než dvacet mil.

Dopoledne plavba pokračuje výborně, v pozdním odpoledni se vítr stočí k SZ a zeslábné, takže občas nastartuji motor. Rychlost ale díky proudu stále přesahuje pět uzlů, takže jsem spokojen.

Když se přibližuji k mysu **Tarbat Ness**, vítr se zase stočí k severu, ale ještě víc zeslábné – na dvojku Beauforta. Provádím obvyklé hrátky s plachtami, abych kolem půl sedmé definitivně nastartoval motor a později, také definitivně, spustil hlavní plachtu. Kosatku ještě několikrát postavím, ale obvykle ji po krátké době zase zaroluji.

U ústí **Cromarty Firth** se rozhoduji, zda zamířit zase na bójku a doplout v pátek ráno a dopoledne nebo pokračovat. Z Cromarty je to k ústí Caledonského kanálu asi dvacet mil a v první komoře bych musel být před dvanáctou hodinou, aby mě proplavili. Znamenalo by to vstávat hodně brzo, abych měl dostatečnou rezervu. To se mi moc nechce, takže pokračuji k Inverness.

V těchto místech je čilý lodní provoz. Z dálky je také vidět jakési těžební zařízení – nejspíš plošina –, které tu při mojí plavbě do Wicku nebylo. Asi ho někam přemisťují. V jednom okamžiku napočítám v dohledu

čtrnáct lodí, ale většinou jsou dost daleko. Jen dvě kříží mojí trasu. Jedna vplouvá do Cromarty Firth, druhá z něj vyplouvá. Obojí se ale obejde bez komplikací. Jen delfíny jsem tentokrát nepotkal, přestože jsem je vyhlížel.

V jednu chvíli dokonce vysvitne sluníčko, aby dalo mořské vodě překvapivou temně modrou až černou barvu. Zní to možná hrozivě, ale vypadalo to krásně. Také pobřeží, které vykouklo z obvyklého oparu až mlhy, vypadá moc pěkně.

Když se blížím k **Inverness Firth**, vidím, že tam směřuje ještě jedna plachetnice. Pluje na motor s hlavní palčtou jako stabilizátorem. Zatímco já pluji severním kanálem, ona se k ústí blíží jižním. Jak už jsem psal, oba kanály odděluje **Riff Bank**, který je velice mělký a za skočného odlivu částečně vystupuje z vody. Nyní se na něm zalamují vlny přicházející zhruba od SV.

Jak se druhá plachetnice blíží k vlnám, pozorně sleduji, co se bude dít. Je ode mě asi dvě míle a Riff Bank je mezi námi. Vypadá to, že loď pluje přesně do vln. Vlny ji někdy úplně zakrývají, takže vidím jen stěžeň. Na něm je ale poznat, že se lodi nic špatného neděje. Stěžeň se vůbec nekývá, jižní kanál je také bez vln. Vypadá to ale velice dramaticky.

Naše cesty se setkají přesně před **Fort George**, kde mě druhá loď předjede. Nijak toho nelituji, alespoň mi "prokreslí" případné komplikace v úžině. Z Inverness Firth sice zase vytéká voda, ale protože je krátce po hluchém přílivu, nic výrazného se neděje.

Po obeplutí **Canonry Point** rozsvěcují poziční světla, protože už se začíná stmívat. Jak by taky ne, je deset hodin a už zase zataženo. V Inverness Firth zase postavím kosatku – přidává mi asi jeden uzel. Fouká S 1 – 2.

Před **Kessock Bridge** připravím loď na přistání a zamířím pod most. Tady je protiproud kolem dvou uzlů, ale žádné vlny ani víry. Po podplutí mostu zamířím do ústí řeky **Ness**, kde je **Inverness Marina**. Ta je přístupná za všech stavů přílivu. Překvapuje mě, že je hodně plná a že uličky mezi pontony jsou hodně úzké. Do vybraného stání zajíždím způsobem vpřed – vzad – vpřed.

Ve 23:40 jsem vyvázán k molu. Dnes jsem uplul asi 75 mil. Čeká mě už jen přejezd do **Seaport Marina**, tedy dvě komory a otočný most.

Konec plavby

V pátek ráno odplouvám z Inverness Marina. Ústím řeky Ness vypluji na klidnou hladinu vnitřní části Inverness Firth a směřuji k ústí Caledonian Canal.

Když jsem od ústí dva až tři kabely, hlásím se vysílačkou obsluze Clachnaharry Sea Lock. V komoře je právě jakási plachetnice a nemá se k odplutí. Obsluha mi sděluje, že mě může proplavit asi za dvacet minut. Potvrzuji, že jsem rozuměl, a čekám.

Když plachetnice vypluje z komory na další úsek kanálu, pomalu se přibližuji k vjezdu. Po chvíli se vrata komory otvírají a já vplouvám. Se mnou do komory vplouvá další plachetnice, jejíž posádka obsluha vysílačkou upozorňuje, aby si dali fendry na levobok. Stojíme pak každý na jedné straně komory. Proplavení je klidné.

Komoru opouštím jako první a směřuji k otočnému mostu. Ten je otevřený. Když jsem asi v polovině vzdálenosti, volá mě obsluha druhé komory a žádá mě, abych se moc nezdržoval, protože proplavovací okno je dost krátké – pojede vlak. Potvrzuji, že směřuji přímo do komory a trochu přidávám na rychlosti. Já i druhá plachetnice stíháme vplout do komory s dostatečným předstihem, takže vlak po mostě projíždí až když už jsme téměř proplaveni.

Vychutnávám poslední metry plavby a směřuji k tankovacímu molu Seaport Mariny. V kanceláři domluví tankování, natankuji 50 litrů nafty (za celou plavbu jsem tankoval jen teď) a přejeď do stání vyhrazeného pro MM.

Plavba je u konce.

V sobotu přijede James, aby převzal loď. Když se blíží k lodi, nemůžu se neusmát tomu, jak se tváří. Je příjemně překvapen, když vidí, v jakém je loď stavu. Předávání probíhá zase spíš formou povídání o plavbě a počasí. Za ztracený fender později zaplatím 21 liber (zcela bez námitek), jinak nic. Po obědě mě James zase odveze na letiště. Přes Dusseldorf a Frankfurt odlétám domů.

Na Shetlandy jsem zase nedoplul, ale už to bylo těsné. ☺ Nebýt mlhavého a bezvětrného počasí, dostal bych se tam. Takhle jsem uplul “jen” 335 mil. No co, alespoň mám důvod se sem vrátit. ☺

Zato jsem získal neocenitelné zkušenosti s plavbou v přílivových vodách. Tak příště, možná, Bretaň. Kdo ví? ☺