

Plavba z Turecka na Kypr a zpět – říjen 2011

Obsah

Plavba z Turecka na Kypr a zpět – říjen 2011	1
Obsah.....	1
Goçek – Kaş	1
Kaş – Paphos.....	3
Pobyt na Kypru	5
Paphos – Kaş.....	6
Pobyt v Kaši a plavba do Gočeku.....	9
Dalyan.....	9

Goçek – Kaş

Po loňské hlavní plavbě v Kattegatu, Skagerraku a Severním moři jsem se letos rozhodl vydat zase do Středomoří, do oblíbeného jižního Turecka. Dopravu na místo, nakupování a přebírání lodi popisovat nebudu – to je pořád stejné.

Jedinou výjimkou je fakt, že majitelé charterovky mě už berou jako štamgasta, protože jsem si od nich půjčoval loď potřeť. Na jejich chování to bylo znát. Hasan – šéf – každou chvíli přinesl nějakou věc se slovy: "To by se ti taky mohlo hodit." Takhle se výbava rozrostla o měnič napětí, solární panel, silný reflektor a pár dalších věcí.

Tentokrát jsem si půjčil loď Aloa 27 SC, což je novější a trochu větší verze mně již známé lodi Aloa 27. Hlavní rozdíl je v tom, že loď má baden plato, které ji prodlužuje na 860 cm, chladicí "agregát" v chladicím boxu (ten ovšem lze zapnout jen když běží motor) a velice snadno složitelné/rozložitelné bimini. Ve výbavě byl také autopilot, ale kvůli jeho spotřebě jsem ho nepoužíval. O stavu lodi platí totéž, co o předchozích, které jsem měl – používaná, ale funkční.

To vše v této části roku za 600 € na týden, plus 100 € za transit log, lůžkoviny a závěrečný úklid. Aniž bych o cokoli žádal, už při emailovém vyřizování jsem dostal slevu 120 € (*doplněno: 120 € na celých 14 dní*). Hezké. Domluvil jsem si zase možnost vrátit se o pár dní později s tím, že dny navíc pak vyúčtujeme.

Vzhledem ke svým plánům jsem si řekl o jeden záložní kanystr paliva navíc. Loď má dost malou nádrž – jen 50 litrů – takže dalších celkem 40 litrů se bude ve zdejších málo větrných podmínkách hodit. (A taky hodilo.)

Přiletěl jsem v sobotu večer, a protože v neděli bylo deštivo a foukal vítr ze směru, kam jsem chtěl plout, v klidu jsem nakupoval jídlo a pití a nechal technika udělat nějaké poslední opravy. Jednou z nich byla oprava hloubkoměru, který ale bohužel hned další den zase přestal fungovat. 😞

V pondělí ráno jsem konečně vyplul. Měl jsem plán doplout na Kypr a zpět s tím, že cestou tam se stavím v krásném městečku Kaş [káš] (cca 60 mil), odtud popluji do Paphosu (160 až 170 mil podle toho, kudy se pluje), pak zpět, ovšem na řecký ostrov Kastellorizo a pak už jen do Gočeku [goček], odkud vyplouvám.

První etapa byla stále ještě poněkud deštivá, ale díky bimini jsem nezmokl. Horší to bylo s větrem. Celá etapa vypadala, že se Poseidon rozhodl, že se po plavební pauze musím procvičit v práci s plachtami, takže jsem minimálně patnáctkrát měnil konfiguraci plachet (obvykle ovšem tak, že jsem stratoval motor, spouštěl plachty nebo naopak – ne tedy jen nějaké přitažení otěže).

Večer, když už se blížil západ slunce, se vyjasnilo a objevily se dosti výrazné kumuly. Díval jsem se na ně podezíravě, protože to bylo poslední stádium před tím, než se začnou tvořit kumulonimby. A ty NEMÁM RÁD!!!

Poseidon se ale slitoval a nechal kumuly postupně rozpadnout. V posledních paprscích světla už jsem v dále rozeznával městečko Kaş a řecký ostrov Kastellorizo. Když jsem se dostal mezi tento ostrov a pevninu, vítr, který se změnil na západní, zesílil tak, že v trysce foukala tak šestka. Asi na půlku genuy a nic jiného to jelo moc pěkně.

Před přístavem jsem připravil loď na přistání a jal se vplouvat. Vjezd je označen červenou světelnou bójí, takže není těžké ho najít. Jen se člověk nesmí moc cpát k bóji, protože kolem ní jsou velké balvany skoro až k hladině. Ale vzdálenost cca 15 metrů už je v pořádku. Ve vjezdu nebyl žádný příboj ani vysoké vlny.

Přístav byl hodně plný, ale po chvíli popojíždění jsem našel mezírku právě tak na moji loď. Abych nezapomněl, jmenuje se Uranus a pluje pod holandskou vlajkou. Jak je mým zvykem, do poměrně úzké mezery jsem vplul přídí a měkce dosedl na fendry okolních lodí. Po zařazení neutrálu ale moje i jejich fendry (plus trochu i vítr) odstrčily Uranus zpět, takže jsem najel ještě jednou. Zařazený chod vpřed jsem nechávat nechtěl, protože okolní lodi se vždy trochu rozestoupí a Uranus by mohla "dosednout" (rozuměj narazit, i když mírně) přídí na betonové molo. To jsem ovšem nehodlal dopustit. Svižně jsem vyrazil k lanům na přídí, když na mě ze břehu jakýsi muž zavolal, abych lana hodil. Protože přelézání trvá déle a Uranus by zase mohla couvnout, vděčně jsem možnosti využil. On protáhl lana vazacími kruhy a hodil mi je zpět. Pak už jsem vyvázání dokončil snadno. Vedle stál velký dřevěný gulet, jehož vazák jsem prozatím použil k vyvázání zádi, protože v těsných podmínkách přístavu a změti kotevních lan se mi, ještě k tomu v noci, nechťelo také házet kotvu. Takovéhle vyvázání ale nikomu nevádí. Taky proč? Gulet jsem tipoval na 20 tun + a Uranus asi na tři až čtyři.

Bylo čtvrt na deset večer. Po běžné hygieně a převléknutí jsem se vyrazil projít do ulic městečka.

Ještě poznámka k tomu, jak používám rody, když zmiňuji lodi: Přijal jsem britský způsob – i když je jméno mužského rodu, o lodi vždy mluvím jako o ní. Je ale fakt, že mám radši, když má loď ženské jméno. 😊

Kaş – Paphos

Po dni odpočinku, který jsem strávil doplňováním zásob, zjišťováním předpovědi počasí, přípravou lodi a konzumací skvělého rybího kebabu, jsem ve středu dopoledne vyplul na etapu, která mě měla dovést na Kypr. Chtěl jsem doplout do Paphosu. Předpověď počasí dávala slabý až velmi slabý vítr ze západu severozápadu a občas i severu. Protože nerad pluju na motor, počítal jsem s tím, že plavba potrvá klidně i tři dny.

Vyplul jsem kolem půl desáté, protože nebylo kam spěchat. Ostrov Kastellorizo jsem obeplul ze západní strany, kde je průjezd bez komplikací (až na jeden ostrůvek, který je ovšem za světla vidět). Zatím foukal západní vítr, asi tak trojka. První část etapy vedla na západ, takže jsem se o plavbu na plachty ani nepokoušel. Když jsem se dostal do průlivu mezi Kastellorizem a dalším řeckým ostrovem Ro, zdálo se, že by šlo stoupat ostře proti větru. Jiná plachetnice se o to pokoušela, ale stále se přibližovala ke břehu. Raději jsem si nekomplikoval život a doplul až k jižnímu mysu na motor.

Tam jsem nejdřív chtěl plout klasicky na zadoboční vítr, ale směr se stočil a při kurzu 110 až 120° to byl téměř čistý zadák. Kosatka na vlnách přelétávala. Před vyplutím z Goceku jsem si řekl o spinakrový peň, i když spinakr nepoužívám. Teď jsem ho s výhodou použil pro ustavení plachet na motýla. Jen kosatku nebylo možné vyrolovat celou – peň byl kratší. I tak loď plula rychlostí kolem čtyř a půl uzlu, což není zlé. Až k večeru začal vítr slábnout. Stmívalo se kolem půl sedmé, obloha byla jasná, turecká pevnina s vysokými horami byla stále jasně vidět.

Před jedenáctou hodinou přestalo foukat úplně. Využil jsem toho a po spuštění plachet zalehl v kajutě k odpočinku. S provozem jsem si velké starosti nedělal, jednak je tu podstatně slabší než třeba v Baltu, krom toho jsem už zjistil, že zdejší lodi se malým plavidlům velice ohleduplně vyhýbají velkým obloukem. Bylo tomu tak po celou plavbu.

Před třetí hodinou jsem, příjemně osvěžen, opustil kajutu a chtěl nastartovat motor. Ale ouha, nešlo to. Před vyplutím mi Hasan ukazoval, jak startovat, když je baterie slabá. Posunutím dvou páček se zruší komprese, motor se nastartuje “naprázdno”, páčky se vrátí do původní polohy a motor běží. Takhle to nešlo, ale když jsem mu ještě pomohl klikou, motor naskočil. Zarazilo mě ale, že byla baterie vybitá po půl dni plavby na plachty a pár hodinách svícení pozičními světly. Autopilota ani ledničku jsem nepoužíval. Jen GPS samozřejmě ano.

Předpověď říkala, že bude foukat W až NW 3 – 5 Bft. Čili ideální. Realita ale byla jiná. Ve skutečnosti foukal SE, E, NE 0 – 3. Hm, křížovat ve slabém větru se mi fakt nechtělo. Chvilími, když foukal NE, jsem na plachty plul, ale jinak jsem použil motor. Po jedné takové změně zase nešel nastartovat. Pro jistotu jsem dolil palivo, dokonce odvzdušnil (i když nebylo proč) a pořád nic. Po rozednění jsem instaloval solární

panel a dobíjel. Za pár hodin motor výše popsanou metodou naskočil a odpoledne, po dobití baterie motorem, naskočil normálně.

Večer vítr zase ulehnu, takže jsem už smířeně pokračoval na motor. Na Kypr jsem se dostat chtěl, takže mi nic jiného nezbývalo. Kolem půl čtvrté se z prostoru pod kokpitem ozval úděsný rachotivý zvuk, který mi připadal jako když se zadře lokomotiva. Okamžitě jsem zařadil neutrál a zvuk ustal. Po chvíli jsem opatrně dal chod vpřed a ... zvuk se zase ozval. Vypnul jsem motor a otevřel motorový prostor. V motorech se nevyznám, takže mi připadal zcela v pořádku. Podle událostí ze zpáteční plavby vím, že se začala projevovat závada, kterou v patřičnou dobu podrobně popíšu.

Nechal jsem motor chladnout a napnul plachty. Chvilími šlo po hraně větru (E – NE) plout téměř správným kurzem. Rychlost kolísala mezi dvěma a pěti uzly. Později se ale vítr zase stočil, foukal přímo od východu, a stoupání by mě odvádělo od ostrova, který se už za ranního svítání zřetelně rýsoval na obzoru. Dokonce vypadal velice blízko, i když do Paphosu jsem to měl ještě asi 30 mil.

Kolem půl osmé jsem zkusil nastartovat. Motor naskočil a vydával jen velice mravné zvuky. Důsledně jsem dodržoval 2000 otáček a plul přímo k přístavu, připraven kdykoli okamžitě dát neutrál. Až do přistání nebylo třeba.

Před přístavem v Paphosu jsem nechápavě pozoroval velkou výletní loď, která právě před vjezdem pořádala jakési podivné manévry. Stála, popojížděla, couvala, otáčela se. Nevím, co to znamenalo, ale jejího kapitána jsem nazýval tituly značně nelichotivými.

Vjezd do přístavu není z dálky dobře rozeznatelný, ale když se člověk přiblíží, jasně rozezná bóje a vlnolam. Pro přístav jsem měl k dispozici podrobnou mapu.

Kousek za vjezdem jsem se zastavil a rozhlížel se. Přístav vypadal beznadějně plný. Na mapě je vidět, že pouze prostřední část přístavu má dostatečnou hloubku. Z levého vlnolamu na mě kdosi mával a ukazoval mi do levé (západní) části. Mapa říká, že je tam kolem půl metru. Stály tam ale velké lodi včetně plachetnic. Opatrně jsem tam zamířil.

Člověk mi ukázal místo právě tak velké, aby se tam Uranus vešla. Z jedné strany byly dvě lodi Marine Police (jedna s kanonem na přídi) a z druhé rybářský člun. Muž mi řekl, abych se k němu vyvázal: “Jemu to nebude vadit.” Pak vysvětlil: “Přístav je plný, ale tohle místo je volné, protože si lidé myslí, že už patří Marine Police. Ale není to tak.” I s vyvázáním mi pomohl. Přistál jsem zase přídi, jak je mým zvykem. Chlapík odešel, aniž by za pomoc cokoli chtěl.

Za chvíli přišli dva uniformovaní příslušníci Marine Police a ptali se, kdy jsem připlul.

“Před dvaceti minutami.”

“Musíš se odbavit.”

“Je to nutné teď? Jsem docela unaven.”

“Ano je.”

“OK, trochu se opláchnu, převléknu a přijdu. Kam?”

“Přijď k támhle té budce, já ti ukážu, kde je kancelář.”

“OK.”

Když jsem tak učinil, popsal mi, který dům v nočním, ale dobře osvětleném přístavu, to je. Dům se ztrácel mezi spoustou obchodů a restaurací, které přístav obklopují. Na pohled to vypadalo krásně.

Na úřadě jsem vyplnil několik formulářů, předložil doklady od lodi (tentokrát jsem je měl ☺), prošel pohovorem (a vyplnil další formulář) s health officer (zdravotní odbavení) a dozvěděl se, že se druhý den ráno musím odbavit ještě celně. V osm hodin. Slíbil jsem přijít.

Všichni se chovali dost vstřícně, i s vyplňováním pomohli, a z faktu, že jsem příplul z Turecka, nedělali problém. Jen jednou se zmínili, že tady Turecko moc nemusejí. Ale já jsem Čech, loď pluje pod holandskou vlajkou a řecko-kyperskou zdvořilostní jsem vyvěšenou měl. Však jsem se po přistání pečlivě podíval, jak ji vyvěsit, abych ji náhodou nepověsil obráceně. Ano, vytahoval jsem ji až v přístavu a ne při vplutí do teritoriálních vod – při hrátkách s motorem na to jaksi nebyl čas ani nálada.

Byl jsem na Kypru. ☺

Uplul jsem asi 170 až 180 mil za 55 hodin.

Pobyt na Kypru

Ráno v osm jsem dorazil k celnímu odbavení. Úředník byl velice vstřícný – s vyplněním formulářů mi taky pomohl. Jen když se mě zeptal na Crew list, řeč se mírně zadrhla: “Crew list nemám, protože pluju sám, tady je můj pas.” “I tak ho potřebuji, ale to nevádí, tak ho napíšeme.” Podal prázdný formulář, do kterého jsem vyplnil jedinou řádku.

Pak se zeptal, jak dlouho chci v Paphosu zůstat a vystavil mi rovnou výstupní potvrzení. Další otázka se týkala toho, co chci dělat. Když jsem zmínil památky v okolí Paphosu, spustil asi čtvrt hodinovou přednášku o tom, že na Kypru je spousta krásných míst a nabádal mě, abych navštívil také hrad v Limassolu a místo zvané Kourion plus několik dalších, jejichž jména si nepamatuji. Také řekl, že Kypr je malý ostrov a že se všude dostanu autobusem. V tom měl pravdu – autobusové spojení v Paphosu a širokém okolí je velice dobré.

Pouhé dva dny jsou žalostně málo na byť letmé seznámení s krásami ostrova nebo jen Paphosu a okolí. Prohlídku přístavu samotného, návštěvy restaurací, které přístav obklopují (například grilovaný mečoun byl úžasný, ale ani další ryby nezklamaly ☺), prohlídku blízké světoznámé archeologické lokality s krásnými mozaikami z římské i předřímské doby, návštěvu další lokality, která se jmenuje Královské hrobky (i když tam nikdy žádný král pohřbený nebyl ☺), baziliky z dvanáctého století, malého hradu, který hájil přístav, a dalších zajímavých míst, jsem příhodně prokládal ochutnávkami místního výborného vína.

Z plavebního hlediska stojí za zmínku dvě události. V sobotu odpoledne se na místo mezi mnou a lodími Marine Police snažila vmáčknout řecká motorová loď. Už v podstatě celá stála u jejich mola, takže záhy přispěchal (asi) důstojník a jal se je slušně ale důrazně vyhazovat. Fandil jsem mu, protože jednak loď blokovala výjezd jejich plavidel, ale hlavně proto, že kapitán zastavil tak, že se bokem v podstatě dotýkal sloupku mého relingu. Když se opravdu dotkl, loď jsem hned odstrčil a zavolal na něj ať dává pozor. Moc starostí si s tím nedělal, jen řekl jednomu členu posádky, aby tam dal fendr. I tak by stačilo pár vln od projíždějících lodí a sloupek by mi vylomil. Nakonec podlehl úřední autoritě a odplul. Když velitel odcházel, pokynul mi a řekl: “Ty zůstaň, Ty stojíš správně.”

Druhou událostí byl v neděli příjezd izraelské plachetnice na totéž místo. Námořníci zase přišli, ale z hovoru vyplynulo, že loď chce jen natankovat a zase odpluje. To nebyl problém. Na to jsem zareagoval já, protože jsem před plavbou zpět chtěl doplnit palivo – tušil jsem, že větru bude málo. Předpokládal jsem, že potřebuji asi 50 až 60 litrů.

Dal jsem se s kapitánem lodi do řeči a on prohlásil, že už zařizují, aby přijela cisterna. Byl rád, že se přidám, protože obsluha nechce jezdit, když jde o méně než sto litrů. Řidič cisterny si ještě vymínil 50 € jako příplatek za práci v neděli. Ten jsme rozdělili napůl. Já jsem sice potřeboval méně nafty, ale byl jsem velice rád, že oni všechno zařídili. Dokonce věděli, že minule nefungovala tankovací pistole. Řidič ji vyměnil za jednodušší, která automaticky nevypínala. Z toho jsem měl obavy, protože nafta tekla hodně rychle. Nakonec mi řidič natankoval sám a neukápl ani kapku.

Pak už jsem se zase mohl věnovat historicko-gastronomickým zálibám. Dva dny a tři noci bohužel utekly příliš rychle. ☹

Paphos – Kaş

V pondělí ráno jsem nakoupil potraviny a nápoje, led do chladicího boxu a vydal se vyřídit výstupní formality.

Příslušník Marine Police vyhledal v tlusté knize můj záznam, zapsal, že odjíždím, nechal si předložit výstupní doklad od celníků a požádal mě, abych skutečný odjezd ohlásil na kanále 16.

Připravil jsem vše na lodi k odplutí, nastartoval motor, což se zdařilo na první pokus, protože jsem celé dva dny dobíjel baterii solárním panelem, a zasedl k vysílačce.

“Paphos Marine Police, Paphos Marine Police, Paphos Marine Police this is sailing yacht Uranus, sailing yacht Uranus, sailing yacht Uranus – over.”

“Sailing yacht Uranus – go ahead.”

“I am about to depart, leaving the port within ten minutes.”

“OK captain, have a nice trip.”

“Thank you, good bye.”

Toť vše. Během pěti minut jsem proplul mezi vstupními bójemi, uklidil lana a fendry a zamířil k severozápadu.

Za celý první den jsem na plachty uplul jen asi deset mil, protože většinou foukal NW 2. Předpověď to říkala, takže jsem se smířil s plavbou na motor. Vzdaloval jsem se od pobřeží a vyhlížel, zda se někde na dosti zatažené obloze (6/8 až 7/8) netvoří kumuly a kumulonimby. Sem tam se nějaký kumulus objevil, ale nic dramatického. V noci se pak vyjasňovalo až na 2/8 kolem půlnoci.

Celou noc jsem proseděl u kormidla a směřoval k Turecku. Vlastně k Řecku, protože jsem chtěl přistát na Kastellorizu. Situace se začala komplikovat kolem ¾ na čtyři ráno.

Všiml jsem si, že na podlážce v kajutě je ložička vody. Protože nebylo takové počasí, aby tam voda nastříkala horem, začal jsem pátrat po jiném zdroji. Postupně jsem zjistil, že bilge je úplně plná vody, prostor pod motorem taktéž, a že ve vodě není příměs nafty. Pak jsem si všimnul, že z jednoho místa v motoru kape voda. Kapky se změnilly na docela silný proud, pokud motor běžel. Jednalo se o čerpadlo chladicí vody. Nejdřív se zdálo, že je díra v hadici za čerpadlem. Povolil jsem svorku, hadici stáhnul, a asi dva centimetry uříznul. Po jejím opětovném připevnění bylo sice kapání trochu slabší, ale když motor běžel, proud vody, která unikala do podpalubí, byl stále silný.

Protože loď, která nemá poškozený trup, se tak snadno nepotopí, nijak zvlášť mě to nevyděsilo, ale o motor jsem se bál. Pokusil jsem se utěsnit místo, odkud voda tekla, stříbrnou páskou, ale za chodu motoru to nepomáhalo. Vypumpoval jsem bilge do sucha a řekl si, že prostě zhruba každé dvě hodiny budu pumpovat. Byla to docela dobrá rozcvička.

Občas se zpod kokpitu ozývaly rachotivé zvuky. Vždycky jsem zastavil a 20 až 30 minut motor chladil při otevřeném motorovém prostoru. Předpokládám, že chladicí okruh neměl dostatek vody – ta unikající prostě chyběla – a nějaké ložisko nebo uložení hřídele se přehřívalo. Protože zadřený motor bylo to poslední, co bych si přál, chlazení jsem nezanedbával.

Před setměním se vítr změnil na západní a zesílil na 3 až 4. Šlo plout přesně po hraně větru. Alespoň dokud bylo vidět. Když se setmělo, zjistil jsem, že je pro mě nemožné ostře stoupat, když nevidím plachty. Kosatka mi nejméně desetkrát přeběhla na druhou stranu. Svítit si celou noc baterkou se mi vůbec nechtělo. Motor jsem nechtěl trápit – stejně proti větru a vlnám dával maximálně 2 uzly.

Rozhodl jsem se, že pro dnešek mám příhod právě tak dost, ustavil loď do driftu a šel si lehnout. To bylo kolem osmé večer. V noci jsem několikrát vylezl do kokpitu, obhlédl obzor a zase ulehнул. Pár lodí jsem viděl, ale všechny nejméně pět či osm mil ode mě. Když jsem si nebyl jist, kam loď pluje, počkal jsem v kokpitu, dokud se situace nevyjasnila.

V půl sedmé ráno jsem, výborně osvěžen, znovu zasedl ke kormidlu. Stále foukal západní vítr (teď 2 až 3). To bylo štěstí, protože pro změnu nešel nastartovat motor. Celonoční používání pozičních světel baterii vybil tak, že nešlo nastartovat ani pomocí kliky. Instaloval jsem solární panel a plul na plachty. Rychlost

se pohybovala mezi 2,5 a 3,5 uzly. Během dopoledne jsem zkusil stratovat několikrát, ale úspěch se dostavil až kolem ¾ na čtyři odpoledne.

Už jsem netrpělivě vyhlížel turecké pobřeží, ale byl jakýsi opar, takže ani vysoké hory nebyly vidět. Před západem slunce se konečně pobřeží vynořilo, ale brzo se zase ztrácelo ve tmě. Siluety řeckých ostrovů Kastellorizo, Ro a třetího (na kterém má být maják, ale nesvítí) splývaly s pobřežím. Nebylo vůbec jasné, kde jsou mezi nimi průlivy.

V téhle situaci přestala fungovat GPS. Začínalo mi připadat, že už je potíží trochu moc. Přesněji řečeno, byl jsem dost naštvaný.

Z posledních poloh, které jsem z GPS vymáčknu, jsem usoudil, že jsem západněji, než jsem předpokládal podle vzhledu pobřeží. Do zátoky, kde je Kaş, se lze dostat dvěma způsoby. Východně od ostrova Kastellorizo a západně od něj. Východní průjezd je navigačně velice obtížný – plný ostrůvků a skalisek. V téhle situaci jsem tuhle variantu jednoznačně zavrhnul, přestože je asi o deset mil kratší. Vzhledem k poruchám jsem také zavrhnul možnost přistát v městečku Kastellorizo. Potřeboval jsem být na místě, kam se technik charterovky dostane co nejsnadněji. Obeploval jsem tedy ostrov ze západu a přesvědčoval sám sebe, že poloha z GPS byla správná, i když hned po jejím získání GPS ohlásila: “Battery is extremely low, switching off.” Potěšující za úplné tmy kolem půlnoci.

Na řadu přišla terestrická navigace. Mapa udává, že na severu Kastelloriza je sektorový maják, který loď bezpečně dovede do zátoky před přístavem. Maják tam opravdu je, viděl jsem ho svítit, když jsem připlouval během první etapy, a pak vedne, když jsem mířil ke Kypru.

Z mapy jsem odečetl správný kurz, který mě měl dovést do bílého sektoru majáku mimo jeden jediný malý ostrůvek, do kterého by se při velké smůle dalo narazit. Asi v půl druhé jsem maják opravdu spatřil. Nálada se mi zvedla o tisíc procent. Motor v tuhle chvíli fungoval dobře, takže jsem mohl doplout před Kaş a kolem ¼ na čtyři se, jak už je mým zvykem, přídí vmáchnout do mezírky mezi většími loděmi. Tentokrát mi s přistáním nikdo nepomáhal, ale podmínky byly snadné, takže ani nebyl důvod.

Dopoledne jsem poslal Hasanovi SMS s popisem závad. Brzo přišla odpověď: V jednu hodinu tam přijede technik a vše opraví. Sutečně přijel a s ním Hasanův bratr Aziz, protože technik nemluví anglicky. První Azizova otázka byla: “Tak co, žiješ?” Musel jsem se smát.

Technik během hodiny vyměnil prasklé čerpadlo, vyzkoušel motor – běžel výborně a nic neteklo – , proměřil baterii, nechal ji na místě, protože vypadal OK, vedle ní dal novou, kterou přivezl, ukázal mi, jak ji případně zapojit, zjistil, že GPS nefunguje proto, že autozásuvka má “vystrčený” kontakt (to se stalo tak, že jsem do téže zásuvky připojoval také měnič, který měl tuhé pojistné pružiny a bylo nutné víc tlačit), opravil to, i tak mi nabídl náhradní GPS, kterou také přivezli, a opravil zaseknutou vinšnu.

V noci jsem byl docela naštvaný a považoval loď za špatně připravenou, ale teď, s chadnou hlavou, jsem si uvědomil, že snad kromě slabé baterie se žádná z prouch nedala předvídat. A baterie vlastně taky ne, protože při plavbách ve Fethiyské zátoce a nejbližším okolí nikdo nepluje celou noc a baterie se tedy nemohla vybit.

Rozloučil jsem se s Azizem a technikem a jal se radovat z toho, že etapa dopadla dobře. Byla zase asi 180 mil dlouhá a trvala neočekávaných 64 hodin.

Pobyt v Kaši a plavba do Gočeku

Další den – v pátek – jsem se vypravil na výlet do hor. Asi hodinu a půl cesty autobusem je horské městečko Gömbe, které leží na úpatí hory Uluk Tepe vysoké asi 3020 metrů. Samotné městečko leží asi ve 14 stech metrech.

Autobus v osm ráno jsem bohužel nestihnul a další jel až v poledne. Protože se stmívalo kolem šesté, měl jsem na výlet za městečko jen pár hodin. Dalším omezením byl fakt, že poslední autobus zpět do Kaše odjížděl v pět. Chvilí jsem se procházel po tržišti, kde jsem viděl roztodivné věci. Například pytle z chlupaté kozí kůže naplněné jakousi nevábně vonící hmotou. Usoudil jsem, že se jedná o kozí sýr, ale neměl jsem odvahu to zkoušet.

Pak jsem vyrazil k horám, i když jsem věděl, že moc daleko se nedostanu. Asi hodinu a půl jsem šel nahoru a hodinu pak zpět. Krajina byla zbarvená nádherně podzimně, nebe bylo vymetené, výhledy daleké.

Po návratu do Kaše jsem už jen nakoupil pár dárků, uspořádal obvyklé orgie spočívající v konzumaci skvělých rybích jídel, dokoupil led a limonády a v sobotu dopoledne vyplul ke Gočeku.

Etapa se vyznačovala slabým větrem od západu, takže jsem téměř celou cestu plul na motor. Na jeho účet budiž řečeno, že celou dobu fungoval bezchybně.

Se západem Slunce jsem míjel mys Dökkúbaşi Burnu ohraničující Fethiyskou zátoku od jihovýchodu. Ještě pár hodin klidné plavby a ve čtvrt na deset jsem přistál v marině. Vyvázal jsem loď, uklidil ji a tím plavba skončila.

Podařilo se mi doplout, kam jsem chtěl, pak i zpět. Celkem jsem uplul asi 460 mil, ale na plachty bohužel jen asi třetinu. ☹

Dalyan

Během neděle jsem zabalil, uklidil, dotankoval, předal loď a poklábosil s Hasanem. Den navíc zaplatit nechtěl. Neřekl to, ale asi to byla omluva za technické potíže s lodí. Na otázku, zda mi půjčí loď pro plavbu do Izraele nebo Egypta, pokud se tam uklidní situace, odpověděl kladně. ☺

Letadlo mi odlétalo až v úterý, takže jsem se rozhodl strávit nedělní večer a pondělí v městečku Dalyan, kde jsou vykopávky antického města Kaunos, lycijské hrobky vytesané do skály a unikátní delta řeky

Dalyan, která spojuje velké vnitrozemské jezero s termálními a bahenými lázněmi s mořem odděleným od delty mnohakilometrovou písčnou kosou, na jejíchž plážích želvy karety kladou vejce, a proto se tam nesmějí stavět hotely ani jiná zařízení.

V městečku stojí u nábřeží flotila výletních lodí, které vozí turisty ke zmíněným zajímavostem. Já jsem se nechal pramičkou převést jen k vykopávkám a zpět. Pohled do říční delty a na řekou zanesený přístav byl velice zajímavý. Mississippi jsem sice nikdy neviděl, ale připomnělo mi to Marka Twaina. ☺

Neméně zajímavý pohled se mi naskytl po oba večery do talíře. Například grilovaný mečoun s omáčkou s krevetami a vynikající místní bílé víno Harman ... Tedy, abych nepodával zavádějící informace – pohled nebyl na téhle atrakci to nejpodstatnější!

V úterý ráno jsem dosti neochotně Dalyan opouštěl, abych letěl do už dosti podzimní Prahy.