

Palma de a ca – Santa Cruz de Tenerife

Lod'

Bavaria 41 "Octopus Eyes"

chartrovka: ECC YACHT CHARTER

rok výroby 2003

vybavení lodě: rolovací gena i hlavní plachta, GPS, sextant, radar, EPIRB

Posádka

Tomáš skipper; oprávnění B - Velitel jachty mořské plavby, chorvatské oprávnění Boat leaders; zkušenosti chorvatsko, středomoří, jižní Anglie

Zdeňka oprávnění B - Velitel jachty mořské plavby, chorvatské oprávnění Boat leaders; zkušenosti chorvatsko, středomoří, jižní Anglie

David chorvatské oprávnění Boat leaders; zkušenosti Chorvatsko, regaty v Chorvatsku

Tomáš chorvatské oprávnění Boat leaders; zkušenosti Chorvatsko, regaty v Chorvatsku

Ondra oprávnění C - Velitel jachty pobřežní plavby; zkušenosti Chorvatsko

Petr kuchař; chorvatské oprávnění Boat leaders; zkušenosti Chorvatsko

Vláďa nováček na moři

V posádce se vystřídalo celkem sedm lidí, jednoho člena jsme střídali v polovině plavby čímž byla dána nutnost zastávky v Mohammedii (Maroko).

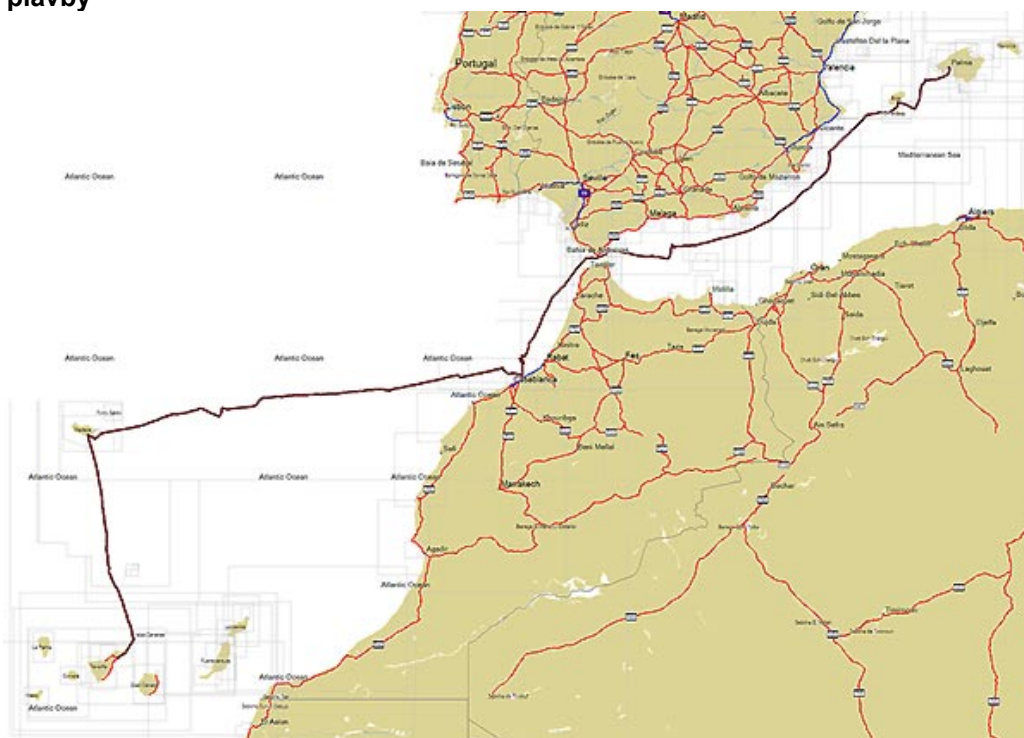
Posádka byla organizována do tří dvoučlenných hlídek po čtyřech hodinách. Hlídky se točily po celou dobu plavby vždy ve stejném čase.

Výběr lodí

Plavba byla organizována pro charterovou společnost ECC YACHT CHARTER. Sídli na Kanárských ostrovech, ale přes léto působí se svojí flotilou na Mallorce a na přesuny lodí mezi působišti pronajímá lodě klientům s výraznou slevou. Takto funguje ve Španělsku více charterových společností, např. Viva yacht charter, Alboran charter aj. což dává dohromady asi nabídku dvanácti lodí na tento druh plavby, vždy na jaře (březen) a na podzim (říjen, listopad).

Všechny lodě byly k dispozici za jednotnou cenu 3000 EUR bez ohledu na velikost, ale v srpnu, tj. 3 měsíce předem, už byly k dispozici jen 3. Cenu nakonec domlouváme na 2500 EUR.

Itinerář plavby



Leg	Čas [UTC]	Vzdálenost [nm]	Rychlost [kt]	Čas legu [hod]
Palma de Mallorca	26.10. 16:00	převzetí lodě		
Palma de Mallorca	27.10. 16:30			
Palma de Mallorca - Ibiza	28.10. 10:00	95	5,5	17:30
Ibiza - Gibraltar	31.10. 12:40	422	5,7	74:40
Gibraltar	2.11. 8:40			
Gibraltar - Mohammedia	4.11. 12:50	212	4	52:10
Mohammedia	5.11. 20:10			
Mohammedia - Madeira	10.11. 10:30	516	4,7	109:50
Madeira	13.11. 13:15			
Madeira - Santa Cruz de Tenerife	15.11. 17:45	271	5,1	52:30
Santa Cruz de Tenerife	17.11. 9:00	předání lodě		

Nalodění a převzetí lodě

Pro dopravu z letiště na Mallorce do maríny doporučujeme jednoznačně taxíky – finanční úspora díky MHD se nevyrovná časové ztrátě při hledání cíle. Místní obyvatelé nebyli schopni poradit kudy se do maríny dostat, a nebo suverénně doporučovali zcela nesmyslné cesty a tak jsme nedobrovolně poznali polovinu města.

Komunikace s charterovkou rychlá a bezproblémová, v angličtině i němčině. Znalost několika slov ve španělštině napomáhá dobrým vztahům ☺

Base manager Augusto vyšel ve všem vstříc – výměny lan, drobné opravy atd. plavbu na Kanárské ostrovy a zpět absolvoval již mnohokrát, přidal množství rozumných rad. I když základní Augustovu radu tj., vyhnout se Maroku jsme nemohli akceptovat s ohledem na nutnost vystřídat posádku.

Na vyžádání máme na palubě připraveny kopie pilota na Maroko. Na naši připomínku, že na lodi nemáme kompletní mapy na oblast plavby dostáváme další sadu map, plus ubezpečení, že když nám budou nějaké mapy chybět, tak je máme koupit a firma nám je proplatí.

Dostáváme 2 dobré rady:

Rada 1: V Maroku netankovat naftu – je nekvalitní. Dostali jsem proto raději 4 další 25l kanystry na naftu. Zároveň to vyřešilo problému dojezdne vzdálenosti v případě bezvětří.

Rada 2: V Maroku nedoplňovat nádrže vodou – když se prý údajně smíchá s tou španělskou, přestane být požitelná. Co je na tom pravdy nevíme, radši jsme ani Marockou naftu nezkoušeli a před doplněním vody v Maroku vyčerpali jednu nádrž.

Jediné, na čem se s charterovkou nemůžeme dohodnout je Crew List. Když se po něm ptáme, tak si zcela nerozumíme. To co je pro nás zcela normální věc, vyžadovaná ve zbytku středomoří, je totiž tady zcela neznámá věc. Když na Crew Listu trváme, dostává se nám nesrozumitelné odpovědi, že nám ho může vystavit kapitanát, ale ten prý na ostrově není. Že by na Malorce nebyl kapitanát? Podivné. Prý když to chceme máme se stavět někde kde kapitanát mají.

Úsek Palma de Mallorca – Ibiza – Gibraltar

vzdálenost: 516 nm

čas plavby: 94:50

průměrná rychlost: 5,5 kt

počasí: vítr 3-4, moře 1-3; noc a dopoledne 29.10. vítr 5-6, moře 4-5, déšť

27.10. odpoledne po vyplutí věnujeme čas nácvičku souhry hlídek v práci na palubě a nácvičku MOBa, no výsledek u některých není zrovna přesvědčivý, tak bude asi jistější nepadat přes palubu. Každopádně základní princip hlídky je, že si musí poradit sama a nespolehat na spící jedince v podpalubí.

28.10. nás příjemná noční plavba na zadobochní vítr 10-15kt ráno přivedla na dohled Ibizy a tak se naskytuje vhodná příležitost nabrat naftu.

V noci 29.10. začíná foukat vítr a přidává se drobný déšť. Okolo svítání fouká maximální vítr plavby, okolo 36 kt. Okolo jedoucí nákladní loď se nás ptá jestli jsme OK. Moře je jinak poměrně klidné, a tak nebýt deště, byla by to příjemná plavba pod zrefovanými plachtami. K poledni se vítr uklidňuje a různě se točí, večer lehá úplně a tak nastává čas motoru.

30.10. se začíná projevovat blízkost Gibraltaru zvyšujícím se provozem na jižním obzoru, ke kterému se pomalu blížíme. Jakmile jsme dostatečně blízko, můžeme si prohlížet loď všech možných určení zblízka, v jednom okamžiku nás odjíždí i ponorka. Nicméně s večerním proměnlivým větrem trochu

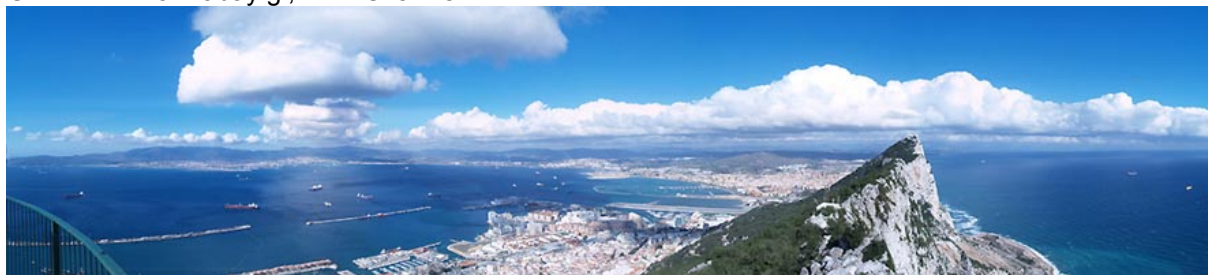
neplánovaně křižujeme kolonu lodí směřujících z Gibu na východ. Naštěstí v ose úžiny se vítr opět mění na 090° 35kt a tak s ránem jsme na dohled „Skály“. Obecně příjezd k Gibu je i díky intenzivnímu provozu úchvatná věc, je zde možno potkat vše možné. První zajímavost přišla s večerním soumrakem, kdy po západu slunce potkáváme remorkér, vlekoucí nákladní loď o délce přes 100m na laně tak 700m dlouhém. Na tom by nebylo ještě tak nic moc podivného, kdyby loď za perfektně osvětleným remorkérem nebyla bez jediného světla. Potkat tuhle soupravu o půl hodiny později již za plné tmy, je otázkou, zda by nám nevycházel kurz za zád' remorkéru a ne před jeho před'. Pak by nás asi vlečená loď nebo lano mohly nepříjemně překvapit. Každopádně poloosvětlená souprava nám zmizela do tmy jako varování, že světlíkům na moři není co věřit. Tento den se také v lodním deníku objevuje zápis „16:10 Zničili stoleček“ a od tohoto okamžiku nemáme na lodi stůl; stůl v kokpitu loď nemá, a stůl v salonu právě dosloužil; no s ohledem na způsob předchozí opravy se není co divit, byla to jen otázka času.



31.10. Gibraltar, kus Evropy, která pro některé Evropany ani oficiálně neexistuje. Okolo „Skály“ kotví ze všech stran lodě a u Evropa Pointu se několik remorkérů lopotí okolo potopené nákladní lodi. Před plavbou se nám dostalo informací, že v Gibartaru může být s ohledem na stavební práce v maríně problém s místem. Směřujeme rovnou k Marina Bay hned vedle vzletové a přistávací dráhy místního letiště. Mola začínají tak 50 m od dráhy, která je na úrovni paluby lodi. Potkat při přejezdu přistávající nebo vzlétající letadlo, tak máme asi po stěžni. S místem nebyl žádný problém.

Marina Bay

cena za první noc 14 GBP za druhou 8,50 GBP; voda a elektrika se platí zvlášť v našem případě 4,50 GBP www.marinabay.gi, VHF Channel 71



Gibraltar turistický

Gibraltar je od roku 1713 britským územím. 1-2 dny na prohlídku ale bohatě stačí – doporučujem Skálu s opičími obyvateli a tunely ve skále z druhé světové. Po několika dnech bez pořádného pohybu na lodi se nám výstup zdá dost náročný a bereme si lanovku – dobrá volba.

V Gibu je v centru také hodně zajímavý obchůdek s námořními mapami z celého světa, kde je možné si zde nechat udělat oprávký a velmi výhodně získat starší vydání map. Pořizujeme si tam mapu na Madeiru.



Úsek Gibraltar – Mohammedia

vzdálenost: 212 nm

čas plavby: 52:10

průměrná rychlost: 4 kt

počasí:

Strait of Gibraltar vítr 6-7, moře 3-4

Atlantic Ocean den - vítr 1-2, moře 1

noc - vítr 0-1, moře 0-1

2.11. vyplouváme 8:40. V oblasti kterou plánujeme plout se otáčí proudění v Gibraltarské úžině na západní v čase High Water -6 hod. Čas vyplutí je naplánován tak, aby jsme se do proudu dostali cca hodinu před otočením proudu na západ a nechali se pohodlně s proudem protáhnout úžinou. Veškeré údaje pro propočty byly uvedeny na mapě vč. hlavních proudů a jejich rychlosti.

Na španělské straně Gibraltarské zátoky vyplouvá před námi rybářský člun stejným směrem jako my a jako potvrzení našich úvah se před námi vydává na stejnou cestu a drží se naší plánované trati. S větrem 150°/30kt se bez problémů dostáváme až na úroveň Tarify, kde se kormidelník odchýlil o 5-10° na sever, dostal se do odlišného proudění za tímto mysem, a tak nastává jízda peřejemi, posádka nadšeně výská. Loď se na krátkých ostrých pětimetrových vlnách zmitá z jedné strany na druhou a kormidelníkovi v následující čtvrt hodině nestačí výchylky kormidla z dorazu na doraz. Jo, měl se držet parníčku před námi, domorodci evidentně místní vody znají. V 15:00 provádíme obrát na jih směr Afrika a nastává nejlepší yachting celé plavby. Zadoboční vítr 090°/25-30kt na dvou metrových vlnách za nádherného slunečného počasí.

3.11. po dnu plavby v mírném větru 090°/10kt se noci, v okamžiku, kdy se blížíme ke Casablance, dostáváme do pásu mlhy, táhnoucího se od pobřeží. Ve 4:00 přicházíme o elektřinu. Baterky na lodi jsou čtyři roky staré a již nejsou v nejlepší kondici. Takže na chvíli přicházíme o navigační světla, i o přístroje. V dalším okamžiku nám podél boku cosi proplová. Rybářská boje. Nahození motoru se tudíž odkládá než zjistíme zda nejsme v sítích. Současně je cítit silný chemický zápach a při pátrání po možných sítích nám baterky odhalují, že plujem v něčem co připomíná stoku. Odpadky, pěna a zápach. Z mlhy se stává žlutý smradlavý smog s dohledností do padesáti metrů. Sítě našťastí nikde. Vyčkáváme a dobýváme baterii na úrovni Mohammedie a k pobřeží se přibližujeme až s ránem.

4.11. Mohammedia přístav severně od Casablanky, kam se uchýlil Královský Yacht Club poté, co zařízení v mariny v Casablance podleho zubu času a spadlo do moře. Tolik info z pilotů. Info od těch, co se v Casablance pokoušeli vloni zakotvit:

- „vyhnali nás se samopaly a skončili jsme v rybářském přístavišti plném vraků“ (Pavel - skipper)
- „chtěl jsem se tam dojít podívat, ale v půlce cesty jsem dostal strach a radši jsem to otočil“ (Jirka - turista)
- „když už vás nepřesvědčím nezastavovat se v Maroku tak alespoň vynechte Casablanku a jeďte do Mohammedie“ (Augusto - base manager)

Vyzbrojení těmito informacemi se blížíme k přístavu v očekávání věcí příštích. Do přístavu vplouváme bez kontaktu rádiem a tak nás hned vyvolává přístavní kapitán, který je zrovna tankeru okolo kterého proplováme. Místní autoritu ale zaujme hlavně jiná věc a to že fotografujeme. (tankery v pozadí s rafinerií). Dostává se nám informace že se zde nesmí fotografovat s ohledem na politickou situaci a že se na nás kapitán přijde podívat po zakotvení. Odbavení: Všichni se kterými jsme mluvili se shodli na jednom. Přijde pět různých autorit a připravte si drobný dárek tj. plechovka Coly, piva nebo krabička cigaret. Jsme připraveni. Speciálně jsme nakoupili jedno balení plechovek Coly, piva máme zásobu, akorát jediný palubní kuřák teprve teď pochopil, že jeho zásoba cigaret je v ohrožení. První uniforma - asi pasovák. Z kapsy loví popsaný notýsek, ve kterém vždy nalezne kousek nepopsané stránky, na kterou si zapisuje údaje o všech na palubě. Jako další téměř současně přicházejí další dva uniformovaní úředníci a dva v civilu. Jedna uniforma je celník, který okoukne loď a prohodí pár formálních vět a jede si po svém. Druhá uniforma je asi policie, opět sepisování údajů tentokrát společně s civilistou. Civilní dvojice vypadá na jednu oficialitu a nosiče jeho tašky. Také vše zapíší a v poklidu odcházejí s tím že u přístavní policie na bráně si můžeme vyzvednout propustky do města. Po delším čekání, kdy si již myslíme že pátý nepřijde a nebo že jsme nosiče tašky příliš degradovali v jeho úřadu, přichází náš známý z tankeru - přístavní kapitán. Evidentně dobře naladěný si přichází popovídat a začíná: „...Přijedete fotografujete nenahlásíte se rádiem za téhle politické situace. Pokutu 1000 EUR bych vám musel dát ale proč, ještě bych měl práci...“. Po vyřízení oficiálních věcí a pokecání se zvedá a přistupuje k našemu skipprovi s větou. „Ty jseš kapitán, já jsem kapitán tak máš pro mě nějaký dárek?“ Dostává plechovku Coly, druhou odmítá a odchází. No, asi s pivem by byl spokojenější, ale měl smůlu Cola byla víc po ruce, byla na stole a pivo v lednici. A jsme v Maroku.

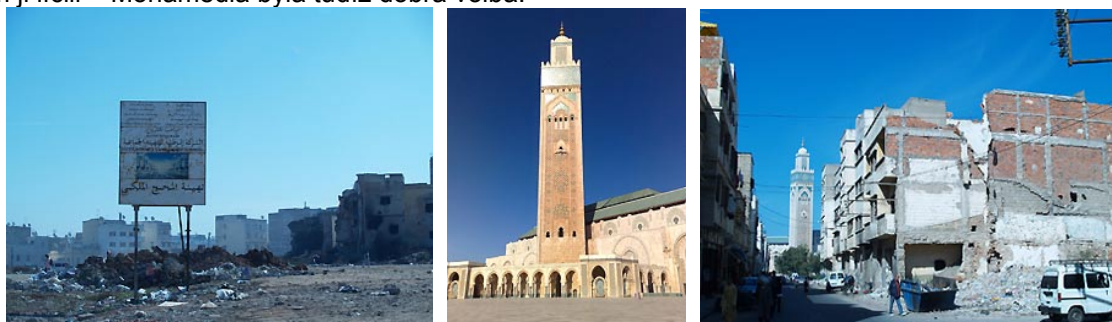
Marina Mohammedia

cena za noc 10 EUR, pozor na ponor – při našem 1,80 nám zbývalo cca ½ m pod kýlem, Marina je s perfektním zázemím, v místním klubu je k dispozici bazén. Obsluha je velice ochotná. Na molech je voda a elektrika, čisté a funkční sociálky.

Marína je privátní, uvnitř střežené části přístavu. Navíc se v ní neustále pohyboval strážný se psem tak tu není problém s opuštěním lodi a věcí. Přístav je obecně rozdělen do několika střežených zón do kterých se nedostane ten kdo tam nesmí. Obecně je Maroko značně policejní stát. Přístavní policie nás například vybavila propustkami mimo přístav s platností od 7:00 ráno do půlnoci, nebo například když člen posádky odlétal z Casablanky, tak už místní autority znaly údaje z lístečků úředníků z vstupního odbavení, spolu s jménem lodě na které přijel. V Mohammedii jsme tudíž netankovali, ale ani jsme neviděli žádnou pumpu. Do centra, na nádraží a na tržiště je to cca 15 min pěšky, dokupujeme potraviny a na internetu na bazaru kontrolujeme předpověď počasí. Hned vedle maríny vykládají rybáři svůj úlovek – možno zakoupit, pokud někomu nevadí v čem ryby žijí. V restauracích tu výborně vaří, taxíky jsou za babku.

Turistická jednodenní pauza - Casablanca

Čekáme na nového člena posádky a čas využíváme turisticky. Mohammedia má lázeňský charakter - hodinová procházka městem stačí. Pro cestu do Casablanky je nejlepší vlak – levný, rychlý, čistý, jezdí každou hodinu. Během půldenní procházky včetně návštěvy největší mešity v Maroku mají všichni zážitků dost a radši se vracíme na vlak, „než se něco stane“. Marína vypadá přesně tak, jak nám ji líčili – Mohammedia byla tudíž dobrá volba.



Úsek Mohammedia – Madeira

vzdálenost: 516 nm

čas plavby: 109:50

průměrná rychlost: 4,7 kt

pocasí: den - vítr 1-3, moře 1-2; noc - vítr 0-2, moře 0-1

Večer 5.11. po 20:00 vyřizujeme odbavení z Maroka a vyplouváme na další leg. Vyrážíme hned večer, skoro zbytečně, po bezvětřné noci jsme jen 25 nm od Mohammedie. Vítr se postupně stáčí na zadní 080-100°/5-15kt a ten nám vydrží až na Madeiru, pouze v noci vítr obvykle na čas lehá úplně.

Na úsek Mohammedia – Madeira není na lodi dostatek nafty, tak zpočátku využíváme i slabší vítr a použití motoru spojujeme hlavně s dobíjením baterií. Atlantik byl po celou dobu plavby velmi klidný.



O jedině zpeštění nudné plavby se postarali rybáři v Marockých vodách. I daleko od pobřeží jsme narazili na otevřený asi pětmetrový člun se třemi domorodci. Oranžový člun z dálky vypadal jako záchranný raft stejně tak nám nedala klid myšlenka na neustále omílané africké uprchlíky vydávající se v člunech Evropy nebo na Atlantické ostrovy. Nicméně byli to jen rybáři, kteří o nás nejevili zájem do okamžiku než jsme k nim dojeli a kdy nám hrdě ukázali asi metr a půl velkého žraloka, kterého ulovili. Pokládali sítě asi na hloubce sto padesáti metrů.

V nočních hodinách jsme potkávali trawlerů vlekoucí sítě dlouhé tak míli ,s jedním světýlkem na konci. Což zejména ve skupině několika trawlerů vyvolávalo nepříjemnou otázku které světýlko na konci sítě patří kterým světýlkům trawleru.

O další noční zpeštění se postaral nálezný opuštěného gumáku. Šest metrů dlouhý gumový člun s konzolou a silným přívěsným motorem se opuštěně pohupoval na vlnách se zvednutým motorem a vyfouklým jedním plovákem. Asi utržený z kotvy. Ale co s ním? Do Maroka nemáme čas se vracet na Madeiru by jsme ho vlekly týdny. A tak po ujištění že nikdo nikde v moři neplave necháváme člun člunem a pokračujeme dál.

10.11. se v nočních hodinách přibližujeme k Funchalu na Madeiře a po nočním vyčkávání se vyvazujeme v 10:00 k boku jiné lodi.

Marina Funchal

cena za noc 20 EUR

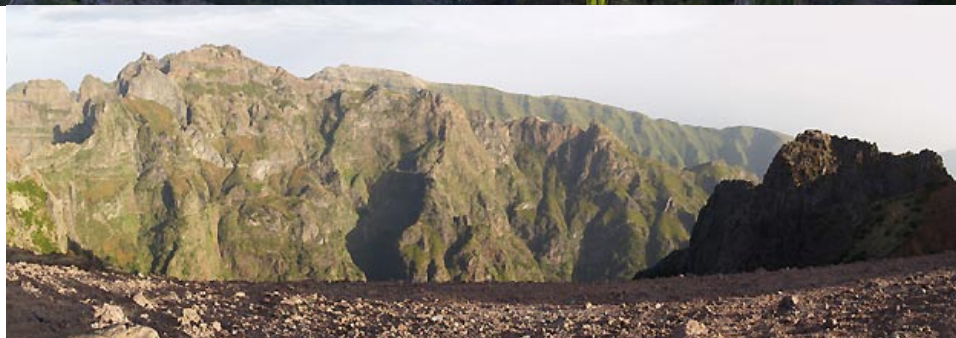
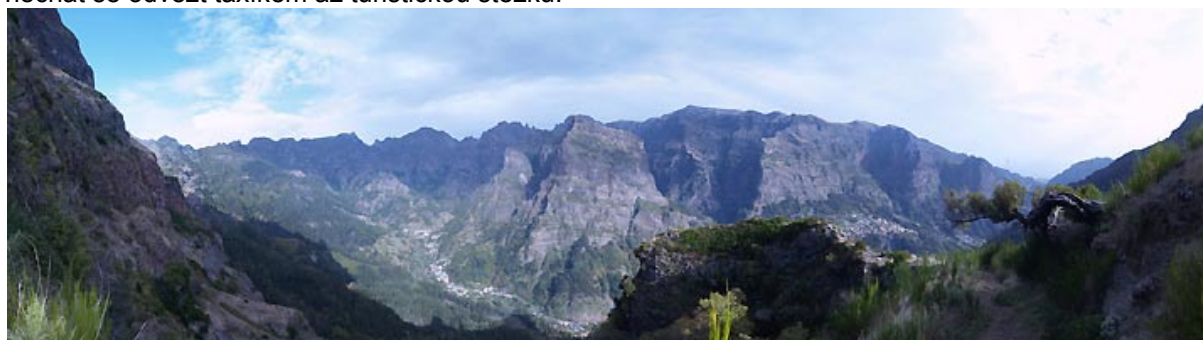
Marina se zázemím je přímo v centru hlavního města ostrova. Na mole je celnice pro odbavení a benzínka, voda a elektrika. Problém je s volným místem, marína je plná místních lodí a pro návštěvníky je vyhrazen prostor bokem k hlavnímu molu kde se lodě vyvazují vedle sebe. Po příjezdu jsme byli vyvázáni jako čtvrtí od mola.

Jinak po návštěvě Maroka jsme opět v standardu EU: teplá voda ve sprše teče jen občas, záchody bez prkýnek, tu a tam ulomený kohoutek nebo klika a uklízečka uklízí záchody a sprchy celé dopoledne a vše přitom zamkne.



Madeira turistická

Zůstali jsme 2 dny – 1 den botanické zahrady ve Funchalu, 2 den výlet do hor, které námořníkům odvyklým za 14 dní pohybu trochu dělaly problémy. Ale stojí to zato, doporučujeme si přivstat a nechat se odvézt taxíkem až turistickou stezku.



Úsek Madeira – Tenerife

vzdálenost: 271 nm

čas plavby: 52:30

průměrná rychlost: 5,1 kt

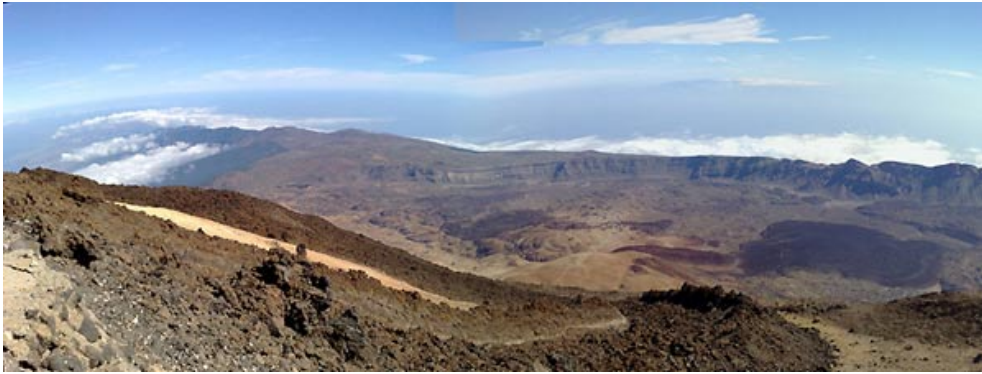
počasí: vítr 4, moře 2-3

13.11. vyplouváme na závěrečný úsek plavby, který absolvujeme se stálým zadobočným větrem již bez žádného zpestření.

Na trase mezi Madeirou a Canary jsou sice ostrovy Ilhas Selvagens. Jedná se opuštěné ostrovy, které jsou přírodní rezervace a není tudíž možné u nich kotvit či přistát, ve Funchalu je možno získat povolení k jejich návštěvě, to jsme se ale dozvěděli, až po plavbě. Pozor povolení má prý několik úrovní oprávnění. My jsme ostrovy nebo spíše jejich maják ani nezahledli.



15.11. přistáváme v maríně Santa Cruz de Tenerife. Přistávací manévr si posádka zpestřuje hádkou na téma provedení manévru a kdo to umí lépe. Ale po uplutí 1650 Nm je loď v cíli plavby. Na Tenerife máme 2 dny času – půjčujeme si auto a mj. zkoušíme výstup na Pico del Teide – nádhera, jen je třeba si zajistit povolení pro výstup až na vrchol, které nemáme. I tak se nám to moc líbilo.



Zdeňka a Tomáš