

→ nepřetržitého řízení, při kterém se střídáme každé čtyři hodiny u kormidla. Každý z nás musí být schopen kromě bouří řídit loď zcela sám.

Jenomže se blíží období tornád a nás tlačí čas. Musíme loď připravit na dlouhou cestu. Wojtek rozhoduje, že popluje dále na sever a navštívíme i francouzský ostrov Guadeloupe a Svatou Lucii. Během cesty tam a zpět se už ukazují nedostatky jak lodi, tak posádky. Plachty mají dvakrát větší plochu, než je Wojtek zvyklý, a člověk v padesáti si pomaleji zvyká na novoty. Platíme za to dvěma roztrženými kosatkami.

Velký nákup

Blíží se datum, které kapitán označil jako nejpozdější možné pro začátek cesty přes oceán. Opravili jsme na lodi základní věci, ale k perfektnímu stavu měla hodně daleko. Že je potřeba koupit hodně jídla, to jsme věděli, ale že to bude sto kilo bez vody? Právě voda nám dělala největší starosti. Jeden ze dvou zásobníků se nám moc nelíbil, a tak jsme na něj raději nespolehali a nakoupili jsme hodně pětilitrových pet lahví. Ponor lodi se znatelně zvýšil. Naposledy čistíme trup od řas a měkkýšů, abychom jeli co nejrychleji.

Na oceán a zpět

Konečný termín vyplutí je stanoven na 28. 4. navečer. Musím přiznat, že když se tehdy odlepila moje podrážka z betonu mola a měla ucítit pevnou zem asi za měsíc, měl jsem strach. Záchranný člun byl prý v pořádku, ale to se nedá moc ověřit. Akumulátory v lodi byly staré a jejich kapacita čítala něco okolo desetin původních hodnot. I Wojtek nebyl právě nejjistější, ale snažil se nedávat to na sobě znát. Odvazuju úvaz na molu. Jedeme.

Fouká silný vítr mírně zepředu. Vlny dosahují sedmi metrů a nejsou ještě moc dlouhé, takže loď hodně „mlátí“ špičkou do prázdna. To je nejhorší způsob plavby pro loď i pro mě. Netrvá dlouho a „krmím rybky



FOTO: DAVID SANGER



FOTO: ARCHIV AUTORA

na zádi“. Takhle to bude celý měsíc? Vítr se má utišit, ale zatím to tak nevypadá. Přestavujeme plachty a ozývá se už známý zvuk: praská kosatka. Jsme ještě na dohled od břehu a není co řešit. Otáčíme loď. Během několika hodin jsme zpátky v přístavu.

Oprava plachty trvá dva dny a během této doby zvažují všechna pro i proti téhle cesty. Dostáváme dobrou předpověď počasí na příštích několik dnů a také se nám daří navázat stabilní spojení po vysílačce s jakýmsi Američanem, který slibuje předpovědi po celou plavbu. Je rozhodnuto. Na druhý den ráno vyplouváme.

Desetimetrový oceán

Kapitán říká, že v tomhle ročním období a s typem naší lodi je možné, že cesta bude trvat jen tři týdny. Není to ale vůbec jisté, spíš to znamená, že méně ne. Pomalu si zvykáme na fakt, že určitě alespoň první třetinu z cesty na Azory popluje proti větru a budeme křižovat. Pro mne to znamená předpověď týdenní žaludeční nevolnosti... Jak se dalo čekat, představy hned první den dostávají reálnou podobu. Těším se, až zafouká odjinud než zepředu. GPS ukazuje nějakých 2200 námořních mil na nejbližší bod Azor, ale popluje severním obloukem kvůli větrům a proudům. Pokud nepřijde tornádo...

Vysílačka funguje dobře a dává nám pocit jistoty. Při prvním spojení z moře do Ameriky si ale připadáme jako ve strašidelném hradě, protože naše slabé baterie neudrží její odběr ani při spuštění motoru, a tak pohasínají žárovky i kompas. Wojtek je nadšen, jak to všechno dobře funguje a my s Marikou se na to všechno díváme jako na komiks. Večer střídám službu, abych jel odnikud nikam, čtyři tisíce kilometrů rychlostí 5 uzlů. Raději to ani nepočítám.

Slunce po několika prvních dnech plavby neúnavně pálí. Vymýšlíme všechno možné, abychom se před ním během čtyřhodinových služeb někam