

Nepříjemné chvíle u pobřeží Mallorky

Klidná letní plavba ve Středomoří se může kdykoli změnit v boj o život, nebo alespoň o záchranu majetku. Dlouho klidná byla i naše plavba kolem pobřeží Mallorky. Během chvíle jsme ale soupeřili s živlem silnějším, než jsme byli my.

Text: Jiří Brožek | Foto: Autor



Pluli jsme poklidnou plavbou ze severní části Mallorky, ze zátoky Cala de la Calobra, kde jsme kotvili přes noc. Barometr ukazoval 1023 hPa a již dva dny jsme se podle předpovědi pohybovali v oblasti vysokého tlaku vzduchu. Barometr se prakticky neměnil a korespondoval přesně s hodnotami, které jsem dostával od kamaráda Pavla Burkerta. V duchu jsem si říkal, jaká je to nuda, že jezdíme poslední dny stále na motor. Byl čtvrtek druhého týdne plavby a v pátek jsme měli vracet loď v Palmě.

Ještě poslední zastávka cestou k ostrovu Dragonera na koupačku – a to Cala Valdemosa. Protože se při našich

plavbách příležitostně věnujeme geocachingu, tak tedy povinně odlovit místní keš a rychle na Dragoneru. Oba majáky na ostrově jsou impozantní a já chci jejich fotky.

PRVNÍ ZNÁMKY POTÍŽÍ

Jedeme na motor a v dále na horizontu vidím tmavé mraky. Vypadalo to, že se nacházíme v levé části této oblačnosti. Šel jsem se podívat na barometr a oproti minulým hodinám ukazoval nějakých 1014 hPa. Čili pokles o devět jednotek za nějakých 5–6 hodin. Vyhodnotil jsem to jako lokální oblast s nízkým tlakem vzduchu. Předpokládal jsem, že vítr, který se v níži stáčí proti směru hodinových ručiček, přinese s sebou

stoupačku. To se také vyplnilo a loď dobrou půlhodinu jela na stoupačku nějakých 7,2 kn ve větru kolem 15 kn. Hlavní plachtu jsme měli zmenšenu o 20 % a genu vytočenou celou.

Dále jsem předpokládal, jak bude průběh níže pokračovat, že se vítr stočí a začne foukat z levoboku, což se přesně stalo. Zakončení průjezdu níže jsem očekával, že bude na zadní vítr. Vyvázali jsme motejla a loď uháněla na zadák 6,5 kn.

Ve směru jízdy po naší pravé straně se zjevilo cosi, čemu jsme říkali „Boží oko“. Těžké bouřkové mraky, ale nevěnoval jsem jim příliš velkou pozornost, protože to vypadalo tak, že jdou mimo nás vpravo a že nás minou. Oko se však během asi 15 minut rozplynulo a my

jsme nad sebou měli poměrně čisté a mírně oblačné nebe. Vítr foukal do 15 kn v poryvech, jinak zhruba 10–12 kn. Po půl hodině však nabral na síle. Odvázali jsme kontraotěž, která fixovala ráhno na zadáku, a chystali jsme se na ref geny. Protože jsem byl na rodinné dovolené, obstarávání loď se věnovali i moji dva synové, starší Jiří a mladší Vojtěch, kterému bylo 14 let.

STÁHNOUT PLACHTY!

V tu chvíli stál za kormidlem Vojtěch. Dinghy jsme celých 14 dní vyvazovali na záď, což jsem se naučil od kamaráda, zkušeného skippera. Tentokrát jsme ji ale strčili mezi stěžeň a genu, ulehčili jsme si to, protože „přece nefoukalo“...

Vítr začínal nabírat poryvy kolem 25 kn. Dal jsem povel nastartovat motor a na plný výkon nasměrovat loď na kurz proti větru. V tu dobu jsme již refovali genu. Tahal jsem lano navijáku nejprve rukama, bez rukavic. Jiří mi pouštěl otěž, aby gena „neplácala“. Navíjel jsem ji nejprve tahem rukou, avšak rolovala se velmi těžce, a když jsme ji měli srolovanou (kroukal cip asi 1,5 m dlouhý), tak nám praskl naviják rolfoku a celá gena se znovu vymotala a začala plácet celou svou plochou o stěhy a sálíngy. Vytrhly se samozřejmě i otěže, jedna z nich hravě vyrvala vozík. Běžel jsem na příď zkusit navíjení rukou. V tuto chvíli to ale bylo absolutně nemožné. Z plných plic jsem zepředu řval na kormidelníka Vojtěcha, aby držel loď na kurzu proti větru, ale ten mne skoro neslyšel. Motor jel na plné obrátky a pak jsem se dozvěděl, že rychlost stejně byla jen 0,5 uzle. Největší potíž byla ta, že vítr se začal neuvěřitelně točit a projevoval se jako horký fén. Poté, když jsme situaci hodnotili, každý z posádky říkal, že mu to připomnělo horké větráky, kterými se v zimě vytápějí velké stany při společenských akcích... Loď se dostávala na bočák ve větru o rychlosti až 46 uzlů.

ŠKODY NA PALUBĚ

Zbytnou část posádky jsem zahnal do podpalubí. Nebyl absolutně čas si vzít vestu ani kšíry, přestože jsme je měli připravené a vyzkoušené. Já se v tu chvíli soustředil na srolování hlavní plachty, protože nás to naklánělo do brutálních náklonů. Přestože tento systém nemám rád a mám s ním z minulosti špatné zkušenosti, hlavaska šla do stěžeň poměrně rychle a dobře. Když jsem ji

stočil, zjistil jsem, že gena je trhlá po celé délce zadního lemu. Utržený lem se začal motat na stěhy a sálíngy. Bylo třeba ji ihned stáhnout. Než jsme přiskočili k výtahu geny, byla celá plachta roztržená tak, že byla prakticky nepoužitelná. Vše se odehrálo ve zhruba 15 minutách

drsných poryvů. Poté jsme dostali loď pod kontrolu a na motor projeli úžinou mezi Mallorkou a Dragonerou do zátoky na kotvu. K večeru bouře opadla, v noci se však vrátila a zesílila. Podotýkám, že předpověď počasí pro tuto oblast na tento den byl vítr SE o rychlosti 8–10 uzlů. ▲

Poučení

Celá situace, jak ji teď vidím, chtěla trochu jiné řešení:

1. Dinghy mezi stěžněm a genou, přestože je dobře vyvázaná, v takovéto chvíli vždycky překážejí.
2. Refovat, refovat, refovat. Jakmile fouká v poryvech už přes 15 kn, doporučuji refovat. Byl jsem rád, že jsem dobře předpokládal stáčeující se vítr v přicházející níži, ale nebyl jsem připraven na poryvy, které poté nastaly.
3. Mít pod kontrolou všechna lana ve stopperech a na stěžni, nejen ta, která potřebují. Při přebírání lodi doporučuji vyzkoušet funkčnost stopperů a trvat na jejich zprovoznění. Velmi důležitý je stopper výtahu geny.
4. V každém případě vždy mějte připravené vesty a harnessy – to, že situace pro posádku dopadla dobře, bylo velké štěstí.

Kdybych reagoval jinak, mohl jsem genu ušetřit. Škoda dosáhla asi 3500 eur, majitel charterové společnosti si vzal celou kauci (2000 eur). Vzniklá škoda byla hrazena pojišťovnou.

