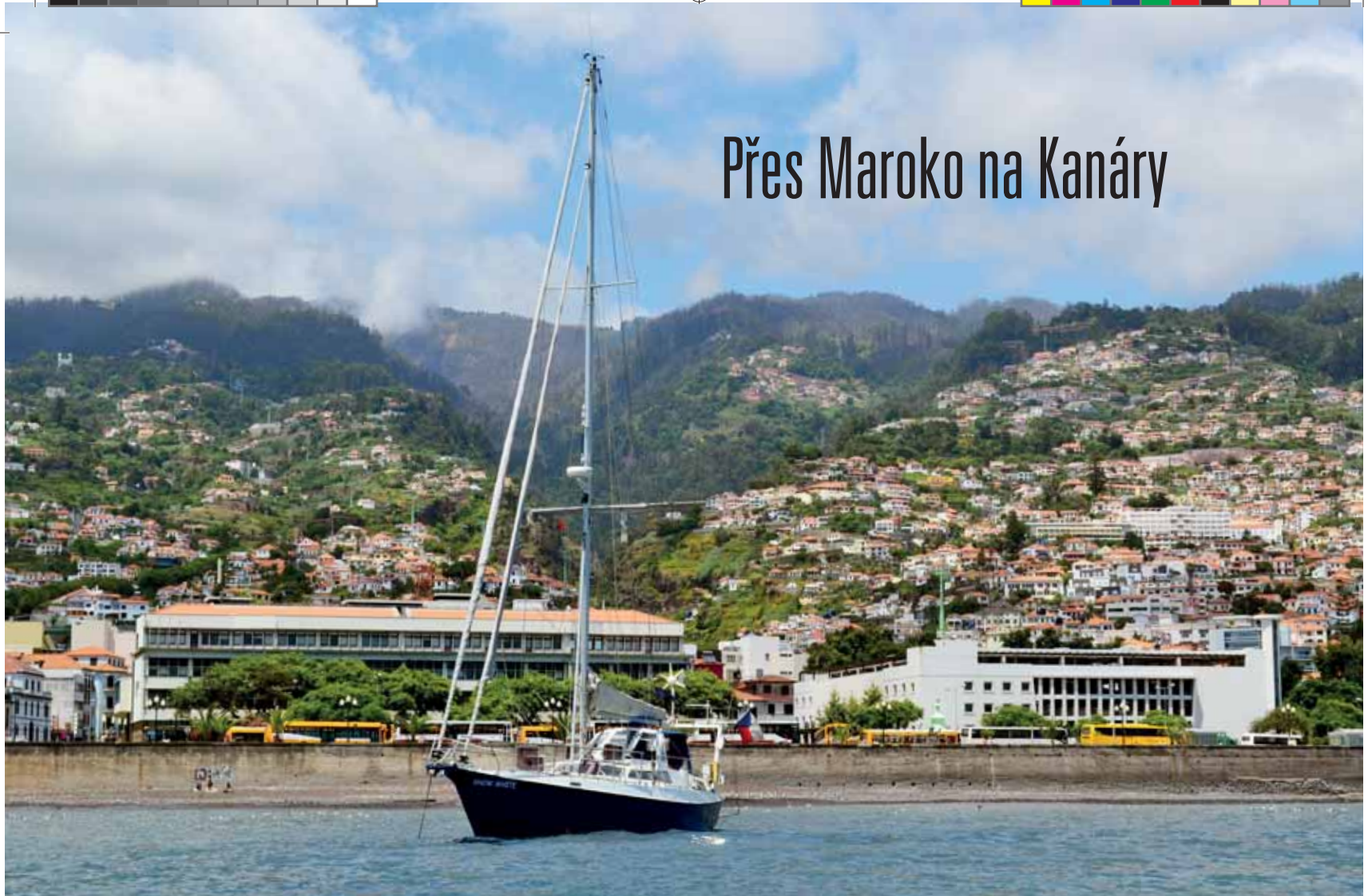


## Přes Maroko na Kanáry



Funchal

# FREEDOM *aneb* cesta za svobodou

Je 30. května 2011 a my opět stojíme před naší SNĚHURKOU (YACHT 4/2011) ve španělské marině Aquadulce blízko Almérie. Po nátěru antifoulingu jde zpět na vodu, kde ji ještě 2 týdny připravuji na novou sezonu. Ta by měla letos být hodně dlouhá a tomu také odpovídá příprava. Mezi nejdůležitější věci patří montáž zadních „bagštágů“, zamezujících prohýbání stěžně ve vlnách a krátkovlnné vysílačky SSB pro příjem počasí na oceánu.

V Andalusii jsou touto dobou již velká vedra, takže čekání na východní vítr nás moc nebaví. Po doplnění zásob levným španělským vínem vyplouváme 19. června na motor směr Gibraltar. Pod známou skálu se vracíme po delší době, takže si opět zopakujeme výlet lanovkou na její vrchol. Od poslední návštěvy je zde

vybudovaná nová marina na španělské straně za letištěm. Její ceny jsou mnohem příznivější než v anglické části. 23. června se podél španělského pobřeží protlačíme motorem proti větru a proudu až k mysu Tarifa, který odděluje Atlantik od Středozemního moře. Po pěti letech obeplouvání Středozeří se tedy znovu

vracíme na Atlantik. Pozdravíme Neptuna řádným přípitkem domácí slivovice, neboť na tomto oceánu hodláme strávit několik dalších let. Po 10 milích jsme překonali protiproud a můžeme konečně nastavit plachty a točit na jihozápad k Tarifě. Námořní provoz je zde velmi hustý. V podstatě nepřetržitý kon-





Večer v Marakéši

voj nákladních lodí míří z oceánu do Středomoří. Naštěstí ve dne není žádný problém překřížovat plavební dráhu směrem do Tangeru. Tento marocký přístav jsme si vybrali jako počátek našeho putování Afrikou.

Před přístavem se hlásím port control na VHF 14. Kapitán přístavu nám však sděluje, že v jachtařském klubu není volné místo a máme pokračovat dál na jih. To se mi moc nezamlouvá, protože si chceme Tanger prohlédnout. Opakuji do vysílačky, že pokračujeme do přístavu, protože nepotřebujeme stát v jachtařském klubu, ale klidně se vyvážeme u rybářů. To nám však není dovoleno a musíme zůstat stát před přístavem na kotvě. Kotviště u pláže je dobře chráněné před západním větrem, takže vytahujeme dinghy a jedeme se do přístavu přihlásit. Ten je poměrně rozlehlý, protože je zde cestovní molo pro pravidelné spojení se Španělskem, rybářský přístav i vojenské báze. V nejbližším rohu jsou pak dvě mola jachtařského klubu. Zde stojí několik malých motorových jachet místních boháčů a tři plachetnice jachtařů z Evropy. Od těch jsem se dozvěděl, že nejlepší je vůbec se rádiem nehlásit a rovnou vplout dovnitř.



Medina v Rabatu

Místní mariňák Muhamed, totiž vždy nějaké volné místo najde. Skutečně jsme se s ním domluvili, že se vyvážeme u mola vedle pobřežní stráže. Nejdříve se však musíme přihlá-

sit. To je neskutečně jednoduchá záležitost. Navštívujeme pouze policii, kde sedí poručík odpovídající za loď. Sám vypíše jednoduchý formulář a za 10 minut jsme kompletně odba-





Oáza v Maroku



Sahara

veni. Vráťím se tedy člunem pro SNĚHURKU a po chvílce jsme vyvázáni v přístavu.

Máme celý podvečer na prohlídku města. První kroky nás vedou do mediny. To je původní staré město, kde žije na malém prostoru neskutečných 300 000 lidí. Bludiště úzkých uliček nám opravdu dá zabrat a jsme rádi, že nalezneme před západem slunce cestu na vrchol Kasba. To je starý hrad s krásnou vyhlídkou na město. Večer zakončíme tradičním posezením v místní čajovně u mátového čaje. Ráno začíná podle předpovědi foukat východní vítr, který má v úžině dosahovat 8 °Bft. Naše rozhodnutí je tedy rychlé, odhlásíme se u stejného policisty a vyplouváme. Pouze s poloviční genou potřebujeme přeplout 6 mil k mysu, jenž staří mořeplavci nazývali Herkulovy sloupy. Vlny se v proudu různě mění a vítr opravdu dosahuje v nárazech ke 40 uzlům. Po stočení na jih začíná být plavba klidnější, protože zde nejsou tak velké vlny. Celých 100 mil pak plachtíme v poklidu na ideální boční vítr o síle 20 uzlů podél marockého pobřeží. K večeru mně však zvedl adrenalin pohled na rybářskou síť asi 100 metrů před námi.



Rychle otáčím loď a s motorem se pouštím podél sítě na otevřené moře. Tam nám však místní rybáři ukazují, že musíme zpět k pobřeží. Vracíme se tedy 4 míle zpět a opravdu kousek od břehu proplováme dál. Po této zkušenosti se vzdalujeme od pobřeží asi na 7 mil a doufám, že přes noc nás nic takového nepotká.

K ránu vítr lehá, takže musíme domotorovat 40 mil do hlavního města Rabatu. Blíží se k nám člun z mariny a ochotně nás doprovází do přístavu kolem staré pevnosti. Marina je velmi moderní a leží uvnitř města na řece. Nejdříve se vyvazujeme u čekacího mola, kde proběhne celní kontrola loď včetně ohledání psem. Poté musím vyplnit několik formulářů u policie i celníků, ale vše je velmi korektní. Cena mariny je 20 EUR a je zde dokonce wifi. Marina je poloprázdná a kromě královské jachty zde kotví pouze asi 10 lodí z Evropy. Přístup na molo tvrdě hlídá ochranka. Poloha mariny je opravdu ideální, protože do centra jede tramvaj a nedaleko je vlaková stanice. Využíváme tedy času k prohlídce města, které nabízí samozřejmě medinu, starou římskou čtvrť Chellah, ale i mauzoleum prvního marockého prezidenta Mohameda V.

Vlakem se pak vydáváme na výlet do jižního Maroka. Marakéš nás vítá teplotou 52 °C a je úchvatnou branou před pohořím Atlas, za kterým již následuje rozsáhlá Sahara. Všechna tato místa v nás zanechala nádherné vzpomínky a zejména výlet na velbloudech do pouště, západ slunce i nocování v poušti nám budou dlouho připomínat tyto nádherné scenérie. Autobusem se pak v noci vracíme do Fesu, jehož medina je neskutečným labyrintem a bez místního průvodce nemáte šanci najít východ ven. Po šesti dnech putování Marokem se rádi vracíme na SNĚHURKU a „ochlazujeme“ se ve 30 °C v Rabatu. Po jednodenním odpočinku se jdu v poledne odhlásit a chceme přeplout 30 mil do dalšího přístavu Muhamedia. Jenže šéf mariny nás nechce pustit: „Je nejnižší odliv a vlny na vjezd budou nebezpečné, musíte počkat do rána.“ Moc to nechápu, ale přesto si nechám poradit. Ráno ještě dotankujeme naftu za 0,70 EUR/l a s počátečním odlivem vyplouváme. Obsluha mariny nás doprovází člunem a teprve u staré pevnosti jim dávám za pravdu. Oceán je hodně zvlněný a výjezd kolem vlnolamů je opravdu adrenalinový. Vlny se zalamují určitě ve výšce přes 3 metry a lodivod dlouho vyhlíží



Selvangen Grande



Lanzarote



popisek v korektuře

obzor, než mi pokyne plným plynem vpřed. Za plného odlivu zde musí být opravdu hodně „veselo“. V žádném případě nedoporučuji vplouvat do města v noci a vyplouvat z přístavu lze pouze při vysoké vodě. Po pěti letech ve Středomoří jsme si odvykli sledovat odliv a musíme si na to rychle zvyknout.

Muhamedia je dalším přístavem s jachtařskou marinou. Na internetu jsou sice lákavé fotografie, ale skutečnost je trochu jiná, například místo mooringových lan je pouze řetěz. Stojí zde čtyři plachetnice z Evropy a my se zdržíme pouze dva dny. Vlákem si uděláme poslední výlet do Casablanky. To je v podstatě nezajímavé město, avšak mešita Muhameda 5. je naprostou raritou. Viděli jsme na svých cestách již mnoho muslimských staveb, ale tato mešita je absolutně nejkrásnější. Vnitřní výzdoba se nedá vůbec s ničím srovnat a poměrně drahé vstupné se určitě vyplatí. Po dvou týdnech v Maroku se odhlašujeme a vyplouváme opět na oceán. Maroko v nás zanechalo hluboký zážitek a určitě by bylo zajímavé pokračovat podél pobřeží na jih až do Agadiru. Jenže pak bychom se nedostali na ostrov věčného jara – Madeiru.

10. července vytahujeme plné plachty a nastavujeme kurz 270° na Madeiru. Vítr kolem 20 uzlů je nejdříve předboční a pomalu se otáčí na boční až zadobok. Rychlost lodě se drží na 7 uzlech. Po třech dnech máme upluto 450 mil a míříme do přístavu na ostrově Puerto Santo. Tento malý ostrov leží 40 mil před Madeirou a nabízí odpočinek po přeplavbě. Bývá však často zahalen mraky a porывy v marině dosahují ke 30 uzlům. Po jednodenním výletě na kolech proto pokračujeme do Funchalu. Je zde poměrně slušné kotvení před marinou, která bývá většinou plná. Ostrov Madeira se nám pak v následujícím týdnu ukazuje v celé svojí kráse. Zatímco jeho sever je v mracích na jihu svítí slunce. Autem se dá celý ostrov za jeden den prozkoumat a rozhodně se vyplatí vyjet i na nejvyšší vrchol Pico del Arieiro vysoký 1 618 m n. m. Rovněž jsme si užili jednodenní trek do údolí Rabacal i prohlídku samotného Funchalu. Madeira je jedna velká botanická zahrada, kde se střídají porosty všech rostlinných pásem.

Selvagen Grande je pustý ostrov ležící 160 mil jižně od Madeiry. Jedná se o přírodní rezervaci, kde je však nutné mít povolení ke kot-

vení. To se musí vyřídit zdarma ve Funchalu. Na ostrově žijí dva správci, kteří provádějí návštěvníky po okolí. Mělo by zde žít až 250 druhů ptáků, my jsme však viděli pouze racky. Přesto byla tříhodinová procházka zajímavá a rozhodně příjemné zpestření při plavbě na Kanárské ostrovy. Na Lanzarote zbývá 150 mil. Po 24 hodinách plavby již kotvíme v jižní části ostrova v marině Rubicon. Během přeplavby praskl výfuk od generátoru, takže jej potřebujeme svařit. V marině to není problém, jenže za svár, který by trval maximálně 15 minut, jsme zaplatili 72 EUR, protože místnímu svářeči to trvalo dvě hodiny. Samotná marina je nová a velmi pěkná, i když dražší za 35 EUR. Ostrov Lanzarote se určitě vyplatí projet autem. Půjčovna je všude mnoho a jednodenní taxa je 35 EUR. Všude narazíte na černou barvu, protože v roce 1730 nastal obrovský sopečný výbuch a čerstvá láva zalila celý ostrov. V parku Timanfaya je možné si doslova osahat žhavou lávu.

Sousední Fuerteventura znamená v překladu Silný vítr. A opravdu po obou stranách ostrova vítr zesiluje běžně ke 30 uzlům. My jsme našli

skvělé kotviště úplně na jihu u města Morro Jable. Stojíme v křišťálové vodě na pěti metrech a před námi je obrovská písečná duna. V přístavu se nachází záchraná stanice vodních želv. Malé karety sem vozí z Kapverd a do jednoho roku je vykrmují. Pak je pouští na místní pláži, a snaží se tak obnovit bývalou populaci želv na Kanárských ostrovech.

Gran Canaria je největším z ostrovů a také nejvíce turistický. Na jižním pobřeží jsou kilometry hotelů a drahé mariny. My jsme jej s kamarády celý obepluli a nakonec jsme zakotvili v Las Palmas. Obrovská marina stojí 15 EUR a je zde výborné zázemí na opravy. Já jsem měl původně v hlavě plán plout z Kanárů zpět do Afriky do Senegalu a Gambie. Jenže po dlouhodobém studování větrů, je v tomto období problém se dostat z Afriky na Kapverdy. Nejspíše bychom pokračovali do Brazílie. Ještě navštívíme zbývající z Kanárských ostrovů a potom již klasickou cestou na Kapverdy a koncem listopadu do Karibiku.

**Text a foto Miroslav Račan**  
**[www.snehurka-yacht.cz](http://www.snehurka-yacht.cz)**