



SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

GRÓNSKO A NORTH WEST PASSAGE

16. června 2019 vyplouvám z poslední zátoky u ostrova Newfoundland v Kanadě. Předpověď počasí ukazuje postupující tlakovou výši, což slibuje slabý vítr v příhodném směru. Za ní se opět začne posouvat tlaková níže se silným protivětrem, takže se jí budu snažit ujet.

Nejdříve plujeme na sever podél pobřeží Labradoru a již potkáváme mnoho velkých i menších ledovců unášených Labradorským proudem na jih. Proud nás dost brzdí, takže si první noc pomáháme motorem na volnoběh a s plnými plachtami a větrem 10 uzlů dosahujeme slušnou rychlost 5 uzlů. Ross z Austrálie je můj nový člen posádky a nalodil se na Newfoun-

dlandu. Od začátku se staví zodpovědně ke svojí službě na palubě, takže si rozdělíme hlídky po 4 hodinách. Řídí autopilot, a tak jediný problém je hlídat ledovce. Zatím se nám všechny vyhýbají a většinu vidíme na radaru. Často je silná mlha s viditelností někdy 20m, jindy 100m, pouze občas se vyjasní a na hodinu svítí i slunce. V noci je pološero a bylo by dobře vidět, ale většinou je stále mlha.

Další dva dny skvěle plachtíme na minimální vítr 9–12 uzlů a SNĚHURKA, i když plně natankovaná, si stále drží průměr 5 uzlů. Zatím jsem musel pouze jednou měnit kurz a vyhýbat se ledovci. V noci padá teplota na 5 stupňů a přes den na 12, ale na větru je opravdu zima. Nyní se výborně osvědčuje můj systém uzavřeného kokpitu. Vepředu mám veliký prosklený štít a ostatní strany uzaví-

rám silnou plachtou. Osoba na palubě je tedy ochráněná před chladným větrem i stříkající vodou od případných velkých vln. Při plavbě na motor ještě využívám výborný nápad, a tím je přidavné topení od motoru. Je to v podstatě stejný systém jako topení v autě, kdy mám chladicí kapalinu vyvedenou do salonu přes malý radiátor. Během chvilky je loď příjemně vyhřátá a klidně si mohu i otevřeným poklopem pouštět teplo do kokpitu. Ross se dobrovolně ujal vaření a opravdu předvádí skvělé výtvary, což mě maximálně vyhovuje. Já jsem typ vajíčka nebo toust, takže se starám pouze o loď.

Po třech dnech plachtění jsme v centru tlakové výše, vítr končí a hladina je doslova jako zrcadlo. Také skončili ledovce, takže motorujeme a pomalu se přibližujeme k pobřeží. Pátý den opět vidím na radaru ledovce, ale najednou se před přídí vynořuje jeden větší, který radar nevidí. Jsme přesně v kolizním kurzu a když jej mjíjme, přemýšlíme, proč není vidět. Je totiž od vln dokonale ohlazený a zaoblený jako oblázek. Radarové vlny se tedy od něj neodrazí. Je to pro mě veliké ponaučení, že ne všechny větší ledovce radar zachytí. Poslední noc se opět v našem kurzu vynoří další ledovec. Ten jsem již na radaru viděl, a když jsem ho spatřil fyzicky, oněměl jsem. Je prostě obrovský, snad kilometr dlouhý a při obeplouvání slyším silné rány z praskajícího ledu. Celkem jsme museli během plavby třikrát měnit kurz kvůli ledovci, kdy hrozila přímá srážka, takže chvilka nepozornosti by mohla být tragická.

Přesně po šesti dnech plavby máme upluto 840 mil a jsme před grónským pobřežím. To nás vítá vysokými skalnatými horami a pestrobarevnými dřevěnými domky na pobřeží i několika menšími ledovci.



Ilulissat

V sobotu odpoledne zaplouváme do přístavu v hlavním městě Nuuk, kde se vyvazujeme bokem k rybářské lodi. Harbourmaster přes víkend nepracuje, takže přihlášení odkládáme na pondělí. Navečer se rádi projdeme po okolí a dojdeme až do centra města. Je zde několik supermarketů a obchodů. Nuuk je největší grónské město s 20 000 obyvateli. Noc zde již prakticky neexistuje, protože je 24 hodin světlo. Není to žádné pološero, je prostě vidět jako při zatažené obloze. To má vliv samozřejmě na můj spánek, který prostě nepřichází. Vyřeším to tedy dokonalým zatměním mojí kajuty.

V pondělí se přihlásíme v přístavu u harbourmastera, který je velmi ochotný a ve všem nám pomáhá. Zaplatím poplatek 364 DK (DK = 3,60 Kč) na celý týden v přístavu, elektrika se platí zvlášť. Telefonem zavolá na policii a celnici a ti slíbí, že se dostaví

během dne na loď na kontrolu. Nakonec přijeli pouze policisté, které jsem potkal právě před přístavem. Dali nám do pasů razítka a nic jiného je nezajímalo. Žádná kontrola dokladů od lodě či deklarace z předchozí země a celníci se neukázali vůbec.

Po cestě v Kanadě jsem si objednal novou spojku – originál od převodovky ZF a speciální rozměr na motor Perkins. Zde v Nuuku spojku vyměňují, neboť jsme již dlouhou dobu během plavby pociťoval silné vibrace. Čeká nemilé překvapení, nově koupená spojka je úplně jiný typ a musí k ní být ještě příruba, kterou nedokážu přes internet nikde objednat. Celý den obcházím všechny obchody, zda nenajdu někde něco podobného. Je zde několik mariňáckých servisů, ale jejich možnosti jsou velmi omezené a jsou zaměřeni převážně na menší sportovní rybářské lodě. Po mnoha nahozených kilometrech skončím v jedné dílně, kde mě slibují následující den pomoci. Po třech hodinách máme hotovo a jsem velmi spokojen s výsledkem. Vše funguje, takže jsem připraven na pokračování plavby. Vyzkouším to krátkou plavbou k protější pumpě, kde si dotankuji naftu, která je zde kupodivu velmi levná – 17,80 Kč za litr. Jinak vše ostatní je zde opravdu drahé – pivo v baru 160 Kč, internet 5 GB/měsíc 2 400 Kč.

Připlula slovenská jachta CIVETTA II s Vladem Porvazníkem. Setkali jsme se v Halifaxu a on nyní pluje na sever Grónska s výpravou horolezců. Společně jsme vyrazili na večerí do vyhlášené steakové restaurace a byl to silný gastronomický i ekonomický zážitek. Ochutnal jsem steak z pizmoně a soba a byly skvělé a samozřejmě byla „skvělá“ i cena 1 650 Kč.



Ledovec Taateraat



SNĚHURKA

Po týdnu stání v Nuuku opět vyplouváme a pokračujeme na sever. Vítr zde moc nefouká, takže opět motorujeme. Odpoledne svítí slunce a potkáváme nádherný ledovec, u kterého se fotíme. Přesně o půlnoci jsme v zátok před městečkem Manitsog a díky světlu můžeme poprvé v Grónsku pozorovat velryby. V dohledu je několik gejzírů od vynořujících se kytovců, je však problém, že jakmile plujeme tím směrem, tak se velryba zanoří a vypluje o kilometr jinde. Přesto můžeme pozorovat plácající ocasy a s dobrým teleobjektivem i fotit. Po tomto krásném zážitku se vyvážeme v přístavu a spíme do rána, kdy nás dojela CIVETTA II a vyvázala se k nám bokem. Jenže my po krátké ranní prohlídce města pokračujeme dále a chceme proplout blízké fjordy. Těch jsou zde stovky, jenže jsou většinou dost dlouhé, některé i 100 mil. Obeplováme ostrov Hamborgerland, který lemují vysoké špičaté skály a potom již zaplouváme do fjordu, na jehož konci je ledovec Taateraat. Fjord je dlouhý 20 mil a to, co nás čeká na konci nám doslova vyrazí dech. Proti nám je ledovec svažující se do moře horským údolím. Připlujeme těsně k němu a chystáme se fotografovat a já startuji svůj dron. Najednou se ozve ohlušující rána a začíná padat veliký kus ledu. Jenže s tímto kusem se vynoří z moře obrovský mnohaset tunový kolos, který byl pod hladinou. Zvedne se vlna tsunami a žene na nás ledovou tříšť i samotný obrovský ledovec. Jsem na pokraji infarktu, protože mám nad sebou dron a potřebuji rychle plout pryč. Dron jsem minul stěženě o pár metrů a přepluji stranou. Teprve nyní se mohu věnovat pilotáži a velice

mě mrzí, že jsem to nestihl o několik minut dříve. Naštěstí Ross to vše zachytil na mobil, takže to máme alespoň z úrovně paluby.

Další dva dny pokračujeme opět na motor stále na sever a kotvíme zdarma v malých rybářských přístavech. V zátokě Disko Bay je přivítání naprosto bombastické. Je skoro bezvětrí, jasné slunce, takže modrá obloha i moře a na něm se zvolna sunou desítky malých, větších i obrovských ledovců. Nikdy v životě jsem neviděl něco tak krásného. Něco, co dokáže vytvořit pouze příroda. Celý den trávíme mezi ledovci a neustále vyhlížíme další neopakovatelné tvary. Za jasného slunce mě pouze pohled na hodiny připomene, že je již pozdní večer a přeplujeme tedy do nedalekého

přístavu Aasiat. Další dva dny křížujeme zátoku a objíždíme další ledovce, pozorujeme velryby, až zakotvíme v jižní zátokě fjordu Jacobshavn. Zde je obrovský ledovec, který se pomalu suno do moře a z něj se odlamují tyto plovoucí krasavci. Z blízkého kopce můžeme sledovat tu nádhru a také objevím průjezd mezi ledy, kudy ráno pokračujeme obhlídkou kolem ledovce. Je to naprosto fascinující, ledovec je vysoký určitě přes 30 metrů a z něj se táním postupně oddělují jednotlivé kusy. Neustále se ozývají obrovské rány, jak ledy praskají a vždy je to docela stresující.

Večer zakotvíme ve městě Ilulissat, které je asi nejvíce turistické. Mnoho hotelů a penzionů nabízí ubytování a výlety turistů na ledovec i pozorování



Velryba

velryb. Ale i samotná procházka kolem pobřeží k ledovci je kouzelná a z kopce je krásný výhled na ledovec i velryby plující kolem něj.

Po dvou dnech se mění počasí a přichází oblačnost. Vyplováme tedy dál a plujeme kanálem mezi ostrovem Disko a pevninou na sever. Přichází silná mlha a pluje zde obrovské množství ledovců unášených proudem. Plavba v mlze mezi ledy je opravdu únavná a znamená neustálou pozornost, přesto takto pokračujeme další dva dny na sever. Pak přichází opět slunečný den a krásný jachtink, občas motor, občas slabý vítr. Přichází ale další komplikace, a tou je autopilot. Ten občas začne sám měnit polohu řádově o 20–30 stupňů a občas zahlásí „no data“ a úplně vypadne. Po chvíli se opět chytí a chvíli kormidluje přesně. Vlivem blízkého magnetického severu jsou zde nějaké magnetické proudy, kde autopilot ztrácí orientaci.

Další krásné dva dny zůstaneme v kryté zátocce, kde se opět setkáme se CIVETTOU II a její posádkou. Nyní se již vrací na jih a my naopak pokračujeme stále na sever. Proplouváme fjordy s vysokými skálami a doplujeme k ledovci Upernavik. Ten je opět obrovský, a protože ústí do relativně malé zátoky, ledy se drží hodně pohromadě a je zde prakticky obrovské ledové pole. Plout zde znamená kličkovat mezi těmi malými kusy, přestože jsem si naivně myslel, že je budu v pohodě odrážet trupem. Jenže i třeba malý půlmetrový kousek ledu způsobuje obrovské a nepříjemné rány do lodě. Samozřejmě se nelze vyhnout všem, a tak je to takový malý trénink na NW passage. Doplujeme do přístavu Upernavik, kde se klasicky vyvážíme k rybářské lodi. Sem přiletí z Čech Luděk Chovanec jako třetí člen polární posádky. Přiveze opět několik náhradních dílů, takže další dva dny opravujeme, doplňujeme naftu do plného stavu 1 500 litrů a nakupujeme



Rybářská osada v Grónsku

poslední zásoby. Sledujeme postup tajících ledovců v Kanadě a čekáme na příznivý vítr. Přeplovba zpět do Kanady bude trvat 4 dny a pak začne naše opravdu velké dobrodružství.

Grónsko bylo dlouhou dobu v mojí mysli jako další země k návštěvě. Jsem velmi rád, že jsem se k této dlouhé plavbě odhodlal, protože tak krásnou přírodu jsem ještě neviděl. Samozřejmě severní země je naprosto odlišná od Karibiku a plavba z Baham do Upernaviku byla dlouhá 4600 mil, ale jsem rád, že jsem zde byl a nikdy nezapomenu.

V pátek 19. července ráno se ve třech vydáváme na plavbu. Fouká silný jižní vítr do 30 uzlů, ale bude postupně slábnout. Nastavíme zrefované plachty a SNĚHURKA uhání na západ. Luděk dostává mořskou nemoc, ale svoji tříhodinovou službu si odkrotí. Pro mě je to ideální stav, 3 hodiny hlídat autopilot a ledovce a 6 hodin odpočívat. Takto bez

problémů plachtíme dva dny a potom vítr lehá a nastává motorování, což je problém pro autopilot. Na plachty funguje skvěle, ale na motor ztrácí orientaci. Je to zajímavý úkaz, který zažívám poprvé, nikdy se mě to za posledních 13 let nestalo. Je to samozřejmě dané blízkostí magnetického pólu.

Pro jachtaře je zde několik dalších nových věcí: veliké mlhy a při nich vlhkost 100%, celodenní světlo, zima a ledovce. Na obzoru je vidět dlouhé ledové pole a v dalekohledu to vypadá jako obrovská ledová stěna. Při přiblížení jsou to však menší kusy ledu a po jedné míli je opět čisté moře. Po 4 dnech vidíme obrysy vysokých hor kanadské Arktidy. Před vplutím do průlivu se řadí tři veliké nákladní lodě a ledoborec je povede kolem města Pond Inlet do nákladního přístavu, kam jedou pro náklad železné rudy. Snažíme se zařadit za ně, ale jsou samozřejmě moc rychlí, takže se raději stočíme víc ke břehu, kde očekávám méně ledu. Ledové kry



Lední medvěd



Ledovec Sirmilik



Oprava na pláži



Opravář Kit

mají mezi sebou občas dost místa, ale občas je skutečně obtížné hledat cestu skrz. Přesto stále postupujeme opatrně vpřed, obzvláště v tomto krásném počasí. Svítí sluníčko a je modrá obloha, kolem jsou zasněžené vrcholky hor, nádhera.

Kolem poledne zakotvíme před Pond Inlet, kde sice není dobře chráněné kotviště, ale zase sem nefouká přes hory silný vítr. Přihlášení na policii je jednoduché, jen se diví, že nemáme pušku na medvědy. S Rossem jsme se shodli, že ji kupovat nebudeme. Oba jsme pro mírové řešení sporů. Z Halifaxu si vezu pepřový sprej a jakýsi kouzelný zvoneček, který prý medvědy odhání, a rovněž chci používat svůj mlhový roh k troubení. Pouze musíme doufat, že nepotkáme hluchého medvěda.

V Pond Inlet žije asi 1600 obyvatel a je to ve východní Arktidě největší město. Jsou zde dva dobře

zásobené supermarkety, dva hotely, letiště, malá nemocnice, škola, knihovna, kam můžeme na místní PC na internet. S připojením je zde problém, protože moje česká karta s roamingem zde nejde, a další dvě z USA, které zde měli mít pokrytí, také ne. Druhý den dotankujeme 200l nafty, kterou přiveze tanker na pláž a odsud ji převážíme v kanystrech na loď. Kanystry svoje nemám, ale podařilo se mi je vypůjčit od Mary. Před jedním domkem bylo vyskládáno několik kanystrů, tak jsem požádal eskymačku o zapůjčení. Jakmile jsem nabídl láhev vína, okamžitě souhlasila. Je zde totiž přísná prohibice a nelze koupit ani pivo. Alkohol se dá objednat v supermarketu a musí to povolit speciální alkoholická komise. Jedná se pouze o speciální chvíle jako svatba, narození dítěte apod. Láhev whisky potom stojí 400 CAD. Po vrácení kanystrů jsem Mary nabídl ještě jednu láhev, když nás pozve domů. Chci vidět, jak zde žijí místní obyvatelé. Mary samozřejmě souhlasí, ale až večer, kdy se vrátí manžel z práce. Očekávám tedy nějakého eskymáka, jenže ve dveřích nás vítá Rocky – po dědovi Ukrajinec. Žije zde již 8 let a přišel z pevninské Kanady. Pracuje ve stavební firmě, a i přes nepříznivé zimní klima je zde spokojen. Mají 4 syny a dceru a dům pronajatý od firmy. Vytápění je na naftu a pitnou i odpadní vodu schraňují v zateplených nádobách a rozváží či odváží ji nákladní cisterna. Na vedoucích místech zde pracuje mnoho pevninských Kanadánů, protože mzdy jsou zde dvojnásobné. Inuité mohou také pracovat a někteří i pracují v různých firmách. Mnoho z nich však pospává doma a věnují se pouze lovu. Jsou to od přírody lovci, a to se dnes dost odráží ve stavu přírody zde. Dříve lovili vel-



Ostrov Bylot

ryby či tuleně z malých kánoí. Dnes mají motorové čluny a pušky. Neustále se tedy z přístavu kolem nás vydávají na lov a střílejí vše, co se hýbe. Jako původní obyvatelé mohou lovit vše včetně polárních medvědů. Také zde žijí karibu, ale na ty se prý musí jet autem 150 km do divočiny.

Při nákupu v supermarketu nám Kevin odvezl do dárkou nákup do přístavu a udělal s námi hezkou okružní jízdu. Při ní nám povyprávěl o místních obyvatelích a rozhodně nešetřil slova: „Jsou prostě pomatení lovem a neustále musí střílet na cokoliv. Je jim jedno, že zabijí matku narvala a mládě stále plave kolem jejich člunu a hledá mámu. Samo bez ní nepřežije. Karibu zde již neuvidíš, ty se stáhli daleko do hor, velryb je pomálu. Přitom lovit nemusí, mají vše od vlády, bydlení, topení, elektriku, příspěvky na jídlo. Jenže oni si raději koupí cigarety a slané brambůrky a k jídlu zastřelí tuleně.“

Přes průliv koukáme na krásný ostrov Bylot, na kterém je obrovský ledovec Sirmilik. Celý ostrov je přírodní rezervace a k návštěvě je potřeba povolení. Zajdeme tedy do zdejší kanceláře parku a zaplatíme 12 CAD za osobu. Součástí je pak i školení, jak se chovat v divoké přírodě, ale hlavně zajímavý dokument o polárních medvědech a setkání s nimi. V jachtařském pilotu se striktně doporučuje chodit na pevninu pouze s puškou. Podle dokumentu existuje ale mnoho dalších způsobů, jak se bránit.

Druhý den tedy přeplujeme průliv široký 12 mil a zakotvíme u břehu, kde je trochu problém s hloubkou. Ta zde padá prudce dolů, ale musím věřit, že se zde chvíli udržíme. Člun vytáhneme

na kamenitou pláž a vydáme se k ledovci, kam je to asi 3 km. Skáčíme přes kameny, potoky, i řeky a je mlhavo a zima. Přesto je to hezký trek a odpoledne se vrátíme na pláž. Jenže nastává problém, protože se zvedl vítr a ten přináší zalamující se vlny. Nasednout odsud do člunu bude problém, a hlavně mám strach o svojí filmařskou techniku v batohu. Svléknu si kalhoty i boty a tlačím člun s Rossem na palubě na hlubší vodu. Tam se mu podaří nastartovat motor a odplout z dosahu vln. My s Ludkem se pokusíme přejít řeku a dostat se na druhou pláž s mírnějším příbojem. Jenže proud v řece je tak silný, že je nebezpečné jej přejít. Klepu se zimou, protože voda má asi 3 stupně. Ross se tedy pro nás vrací k pláži a po pás ve vodě naskakujeme do člunu a je to o fous nenamočit batohy. Po půl hodině máčení jsem opravdu promrzlý a nikdy bych nechtěl skončit ve vodě celý.

Ale suché oblečení a teplý čaj udělá své, a tak pokračujeme v plavbě. Chceme přes noc proplout západní průliv a zakotvit v zátocce Tay Bay. V průlivu je silný proud 1–2 uzly, který nás dost brzdí, ale odměnou nám je první polární medvěd na břehu i několik tuleňů ve vodě. V okolí zátoky pak hnízdí mnoho divokých hus i dalších ptáků, na zemi je několik vybělených kostí i stopa medvěda.

Díky stálému světlu vyplouváme dál o půlnoci, abychom měli dobrý vítr. Ten fouká ze západu a chceme přeplout záliv Lancaster Sound směrem na sever. Vítr je do 20 uzlů, vlny 2 metry a SNĚHURKA krásně uhání na autopilot. Čisté moře bez ledu, snad na 5 mil nějaký zbytek kry. Po mě má službu Ross, který vždy zodpovědně sleduje hla-



Kormidlování mezi krami

inzerce



Průliv Pond Inlet

dinu a není s ním problém. Po něm nastupuje do služby Luděk a od něj očekávám to samé, 3 hodiny sledovat hladinu a v případě nutnosti máčknout na kouzelné tlačítko – či + 10 stupňů a tím se vyhnout ledovci. Jsem v polospánku v předové kajutě, když se ozve silný náraz a slyším, jak třeme o led, a ozývá se silné bouchání. Vystrčím hlavu do kokpitu a Luděk mě ubezpečuje: „Škrtli jsme malý asi metrový kousek ledu.“ „No a na co koukáš? Dávej pozor od toho jsi zde,“ odpovím. Víím, že se v podpalubí každý zvuk velmi rozléhá, tak snad to nebude problém. Víím, že SNĚHURKA je neobyčejně bytelná loď a jen tak s ní něco neza-mává. Pouze může být problém propeler.

Jenže po chvílce začíná vítr slábnout, takže zbýva-jících 20 mil musím domotorovat. Nastartuji tedy motor a zařadím rychlost. V tom okamžiku ucítím neznámé a veliké vibrace. Poslouchám, co se děje, sleduji motor a začíná mě to být jasné: „Ludku ty jsi ohnul propeler! Jak jsi hlídal? Co jsi dělal na hlídce?“ ptám se. „No já jsem to naschvál neudělal, to se přeci může stát každému,“ odpoví. „Ano to může, ale v ledovém poli, ne na čistém moři. To musela být pořádná kra, ty jsi ji nabral v plné rychlosti 6 uzlů pod plachtami. Co kdybychom ten led nepro-razili? Tak se o něj zastavíme a zlomíme stěžen! V ledovém poli nepojedeme na plachty, ale po-malu na motor. Přeci jsem tě upozorňoval v kanále, vyhýbej se i těm nejmenším kouskům. Je to ne-bezpečné pro vrtuli,“ zlobím se.

Je po náladě, jsme prakticky bez motoru. Můžeme plout pouze na minimální otáčky, kdy jsou vibrace trochu snesitelné a rychlost 3 uzly. Pomalu tedy dopluje do zátoky Dundas Harbour, kam jsem se moc těšil a chtěl si užívat arktickou přírodu. Však také odměnou je plavající medvěd. Je z nás tak

vyplašený, že ho po chvílce necháme doplout na břeh a utéct. Na skále vidíme stádo mrožů, na břehu polární lišku i mnoho ptáků. Jenže já mám plnou hlavu propeleru, takže si vezmu GoPro kameru a snažím se ze člunu natočit propeler. Ano skutečně je určitě jeden list ohnutý asi o 5 cm, víc nerozeznám.

Takže co teď, tímto je ohrožená celá expedice, celý můj sen, na který jsem se dlouho připravoval. Bez motoru jsem zde k ničemu, ale jak to vyřešit? Zde to neopravím, takže se musíme vrátit do Pond Inlet. Tam je trochu civilizace, buď to půjde opravit nebo koupím nový propeler. Ale to pak bude asi

otázka času. Naštěstí máme dobrou časovou re-zervu, protože další moře je ještě zamrzlé.

Opět tedy vyplouváme o půlnoci a na volnoběžné otáčky se snažíme dostat dál na moře. Po ránu má začít foukat, takže musíme využít každý vítr. Občas kontroluji vibrující motor, když objevím malou prasklinu na koncovce výfuku, kudy kape mořská voda. Daří se mně ji zatáhnout izolačkou, a to již plachtíme na vítr. Preventivně to ještě zkontroluji za-lepit a doufám, že to vydrží celou dobu.

Po 40 mílích pod plachtami jsme zpět v prů-plavu, kde již nefouká, a nastává problém proti-



Přistání v Pond Inlet

proud. Je to k vzteku, protože cestou nahoru jsme pluli proti proudu a nyní cestou dolů také. Máme zoufalou rychlost 2,5 uzlu a já stále kontrojuji výfuk, který teče čím dál víc. Těmi vibracemi prostě praská svár a bojím se i o silentbloky či převodovku. Jenže musím pokračovat, jinak se do Pond Inlet nedostaneme. Celou noc se plížíme kanálem a dopoledne jsme konečně ve velké zátoce. Lehce fouká, takže se snažíme opět plachtit. Jenže musíme křížovat a protiproud nás opět vrací zpět. Je to k zoufání, ale po dalším obratu se pomalu přibližujeme v kurzu. Jenže odpoledne vítr přestane a stojíme na místě. Motor již nemohu nastartovat, protože voda teče již proudem velkou prasklinou. Jsme 12 mil od města a na dohled žádná jiná loď, ani žádný rybář se nevrací z lovu.

„Ludku půjdeš do člunu a potáhneme SNĚHURKU.“ Víím, že můj 15HP motor na to má sílu. Luděk tedy ochotně nasedne do člunu, ale to, co bylo potom snad byl jenom sen. On není schopen ani udržet kurz na člunu, klíčkuje jako zajíc a nejhorsí je, že ho vůbec nezajímá tažné lano. Ani jednou se neohlídne, jestli nás vůbec táhne. Jede souběžně s námi a lano je volné. Já se totiž stále snažím využít každý závan větru a plachtit a on si jen tak jezdí člunem okolo. Dlouho to neustojím a odvolám ho zpět. Sednu do člunu a táhnu SNĚHURKU na kotviště. Podle vlající vlajky diriguji Rosse, kdy má vypustit genu a trochu pomoci s rychlostí a kdy ji zase srolovat. Máme rychlost 2 uzly a občas, když foukne, na chvíli i 4 uzly. Po 4 hodinách jsem dokonale zmrzlý, ale vidím, jak jsme již blízko. Celou dobu mám obavu o motor a netočím ho naplno. Stále sleduji chladicí vodu a snažím se ho šetřit. Jenže pak přijde to, čeho jsem se bál. Začne z něj valit bílý dým. Předpokládám, že to bude těsnění pod hlavou, které propouští chladicí vodu do výfuku. Takže stojíme v absolutním bezvětrí 3 míle od kotviště přesně o půlnoci. Jsem již opravdu zoufalý, unavený fyzicky i psychicky.

Pak mě napadne asi poslední možnost. Vezmu igelitový sáček, obalím jím celý výfuk a zatahnu několika páskami. Ross nastartuje motor a jede na kotviště. Já jsem v motorárně a hlídám proud vody valící se dovnitř. Bilge pumpa vše odsává, to není problém, ale točící hřídel vše rozstříkuje kolem. Ale hodinu to vydrželo a šťastně spustíme kotvu před městem po dvou dnech zoufalé plavby zpět.

Snažím se pak trochu prospat, ale prostě to nejde. Ráno se pouštíme do oprav. Nejdřív za pomoci opraváře Kita, velmi složitě svaříme a opravíme výfuk. Trvalo to dva dny. Luděk opouští loď a vrací se domů. Alespoň se uklidní atmosféra na lodi a zůstaneme s Rossem sami. Ten je velice zodpovědný a ve všem mi pomáhá. Po opravě výfuku tedy mohu trochu manévrovat s lodí, takže přichází druhá fáze opravy, a to je samotný propeler. Sehnal jsem si přesnou tabulku odlivu a o půlnoci při nejvyšší hladině nacouvám k pláži. Ross mě vyváže lanem žádí ke skále a vpředu mám zpuštěnou kotvu. Nyní jen zbývá čekat na odliv a doufat, že vše dobře dopadne. Na pláži je písek s drobnými oblázky a když začínáme sedat na dno, tak se nejdříve zarývá kormidlo do dna. Jsou to vevnitř strašidelné zvuky a samozřejmě se o kormidlo bojím, ale doufám že jeho pevná konstrukce vydrží. Ráno v 6 hodin je již maximální odliv, takže s připravenými nástroji stojím na pláži. Nejdříve si úchylkoměrem překontroluji hřídel a ta je našťestí v pořádku. Je malinká vůle na ložisku, ale to by mělo ještě vydržet. Propleler se mi podaří celkem dobře srazit z kůže, takže po 20 minutách je hotovo.

S Rossem vyrážíme do dílny, kde mají veliký svěrák a autogen. Naštěstí je ohnutý pouze jeden list, takže se mi ho daří narovnat. Po 3 hodinách jsem spokojen a věřím, že by to mohlo být v pořádku. Večer za odlivu propeler namontujeme zpět. Těsně před půlnocí se SNĚHURKA zhoupne a jsme volní. Pomalu zvyšuji otáčky a čekám vibrace. Jenže ty nepřicházejí, takže to dopadlo dobře a můžeme s Rossem pokračovat v plavbě.

Ráno jsme připraveni hned vyplout. Není žádný důvod se zde zdržovat. Jenže nestartuje motor. Mám 2 ovládací panely a ani jeden nemá proud. Předpokládám, že je to způsobeno stříkající slanou vodou z výfuku na propojovací kabely. Natáhnu nové dva přívodní kabely a zprovozním startování. Takže konečně 2. 8. odpoledne můžeme opět vyplout a já si chci již konečně užívat krásnou přírodu a připravovat se na proplutí nejobtížnějšího místa celé plavby s ledovým polem. Časově není problém, protože stále je zamrzuto a asi 2 dny za mnou se blíží z Grónska ALTEGO s Jirkou Denkem, tak doufám, že se někde před ledovým polem sejdeme a poplujeme společně.

Text a foto Miroslav Račan
www.snehurka-yacht.cz