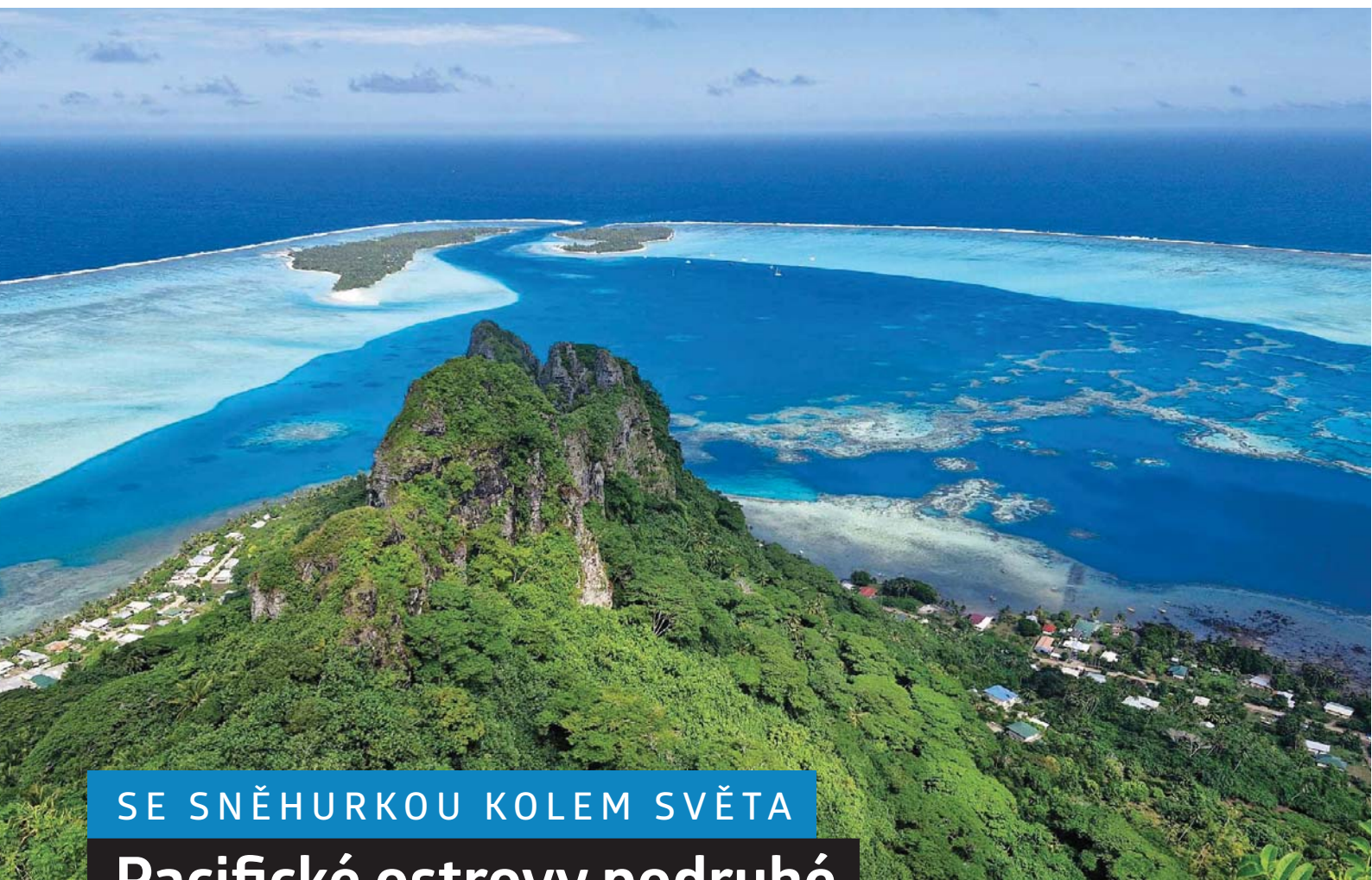




Ostrov Maupiti a jeho laguna s passem

SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

Pacifické ostrovy podruhé

V dubnu 2023 jsem vyplouval z Francouzské Polynésie na západ a proplul všechny ostrovy, jak jdou za sebou. Z Fidži jsem se na cyklonovou sezonu uklidil na Nový Zéland a po jeho prozkoumání v květnu 2024 se opět vrátil do Francouzské Polynésie. Prostě tato část Pacifiku je pro mě nejkrásnějším místem na zemi, tak proč si ji nepřipomenout ještě jednou.

Změny k lepšímu i horšímu

Ve Francouzské Polynésii se však po roce pro jachtaře něco mění. Přihlášení se nyní dělá jednoduše elektronicky přes web a teprve potom se musí fyzicky navštívit celnice nebo policejní stanice. Vše je zdarma a jednoduché.

Nejvíce známé a navštěvované jsou Společenské ostrovy, a právě zde dochází k nepříjemným změnám. Hlavní ostrov Tahiti má pouze dvě mariny, které jsou absolutně přeplněné, a sehnat místo je skoro nemožné. Většina jachtařů proto volí kotvení zdarma před marinou

Taina. Jenže právě sem se soustředí pozornost úředníků a občas připluje policejní člun, který jachty vyhání pryč. Údajně je zde již zákaz kotvení a jediná možnost je kotviště před letištěm. Odsud je to však velmi daleko člunem na břeh. Podle oficiálních informací se bude zavádět systém online rezervací. Na vyhrazených kotvištích bude určen přesný počet míst na kotvení, každý jachtař si musí nejdříve toto místo v aplikaci rezervovat a teprve s potvrzenou rezervací může na ostrov plout. Stejně se to má řešit na ostrově Moorea a postupně i na dalších. Podle webu měl systém takto fungovat

od ledna 2025, ale zatím byl odložen. Jenže pokud to už mají vymyšlené, určitě vše uvedou v platnost.

Na ostrově Bora Bora je již několik let systém placených mooringů. Jsou tady čtyři oficiální kotviště, kde se vybírá poplatek v přepočtu 800 Kč za noc. Nikde jinde se kotvit nesmí. Je pravdou, že lodí je ve Francouzské Polynésii opravdu velké množství, ale nevím, zda jde o vhodný nástroj k jejich regulaci. Francouzská Polynésie je obrovská jako celá Evropa, jestliže se jachtař vydá

na odlehlější ostrovy, třeba na Tuamotu, může si užívat naprostou svobodu v panenské přírodě. Když jsem tam sám na pár týdnů doplul, zjistil jsem smutnou skutečnost – naprostou devastaci korálů. Za poslední dva roky většina korálů odumřela a bývalá barevnost je pryč. Všude nacházím pouze šedivé schránky bez života.

Drama u ostrova Maupiti

Pokračuji dál a z ostrova Bora Bora vyplouvám na západ. Ještě volím poslední zastávku na ostrově Maupiti. Ten je určitě jeden z nejkrásnějších Společenských ostrovů, ale také jeden z nejnebezpečnějších. Jeho průliv (pass) do laguny je na jihu. Byl jsem zde již několikrát a vždy bez problémů. Tentokrát jsou však na oceánu vlny přes dva metry a traduje se, že pokud jdou vlny od jihu větší než 1,2 metru, může být vplutí velmi nebezpečné. Už z dálky pozoruji dalekohledem vlny, které se v passu zdvíhají do výšky a hrozivě zalamují. Zkouším se pomalu přibližovat a odhadovat výšku vln. Je to dost obtížné, vždy jde několik menších vln a potom přijde jedna snad pět metrů vysoká. Mořská pěna vše zakrývá a těžko se rozezná, jestli přesně uprostřed kanálu jsou vlny menší. Těsně před značenou dráhou kanálu otáčím zpět na oceán, riziko se mi zdá dost vysoké.



Montáž rolfoku

Odpluji motorem půl míle daleko a postavím loď do driftu na plachty. Takto zde zůstanu čtyři hodiny a pomalu se proudem vzdaluji od ostrova. Pak opět nastartuji motor a hodinu se přibližuji k passu. Tentokrát se již vlny zdají trochu menší, ale vždy jedna velká projede celým kanálem jako zběsilá. Přesto pokračuji dál podél naváděcích bóji a vypadá to, že při pravé straně se ty velké vlny poněkud zmenšují. Pomalu se přibližuji do kritického místa a když mě hodně nadzvedne ona velká vlna a letíme na jejím vrcholu dovnitř, tak přidám plný plyn. Tím se snažím udržet si

rychlost, aby mě nedohnala další velká vlna přímo v nejužším místě, kde se zalamují. Další vlny jsou menší a nejsou moc nebezpečné, vždy mě jenom nadzvednou a popoženou vpřed.

Očima se tlačím dovnitř a sleduji vířící vodu všude kolem. Je to jako sjíždět divokou řeku na raftu. Občas cítím, jak kormidlo ztrácí proudem vody tah, a neustále vyrovnávám točením přímý směr. Jsem v nejužším místě, když za sebou zaslechnu hukot, právě od té obávané vysoké vlny. Ta se divoce zalamuje a bílá



Krásný ostrov Suvarrow



Americká Samoa

čepice pěny se valí za zádi. Modlím se k Neptunovi, ať mi dopřeje ještě pár sekund. Popojedu několik metrů a ona bílá vlna se začne za zádi zmenšovat a pouze mě popostrčí dopředu, aniž by mě zalila. To už cítím, že je vyhráno, protože dál již vlny nepůjdou. Po pár metrech je klid a bez obtíží doplují na kotviště. Vůbec se nedivím, že některé charterové společnosti zakazují kapitánům plout do těchto míst. Malá chyba by se mohla vymstít a způsobit obrovský problém. My si tedy můžeme užít čtyři příjemné dny na Maupiti a plavání s mantami na jejich čistící stanici.

Zastávka na atolu Suvarrow

Přicházející východní vítr nabízí stabilní plavbu na několik dnů, takže tentokrát hladce propluji passem ven na oceán a směřuji dál na západ. Cílem je opět Americká Samoa vzdálená 1 200 námořních mil. Skoro uprostřed se nachází půvabná zastávka na atolu Suvarrow. Ten patří pod Cookovy ostrovy a je vyhlášen jako přírodní mořská rezervace. V minulých letech zde od června do konce října byli dva správci, kteří kontrolovali kotvící lodě a vybírali poplatky za kotvení. Mimo dobu jejich přítomnosti v ostatním období sem byl vstup zakázán. Před dvěma lety jsem se tu zastavil a strávil pár krásných květnových dní. Letos ale došlo ke změně,

podle oficiálních informací Cookových ostrovů zde již strážci nepůsobí a platí celoroční zákaz kotvení. Pouze v případě celního odbavení na hlavním ostrově Rarotonga lze získat povolení plout do této oblasti. Jenže to by znamenalo zajištění přibližně 600 mil. Realita je ale taková, že každý, kdo pluje kolem, se na tomto místě zastaví. V době naší návštěvy tady kotvily tři jachty a jedna superjachta.

Drobná oprava lodi

Po čtyřech dnech odpočinku vyplouvám na oceán, před sebou mám ještě 400 mil na Americkou Samou. Poslední noc je plavba kvůli silným poryvům větru s deštěm nepříjemná. Nakonec i zbývajících 50 mil pluji na motor, protože silný déšť zastavil veškerý vítr a viditelnost je přes den jen 50 metrů. Přihlášení v přístavu Pago Pago je klasicky zdoluhavé, ale



Plavání s kepokakem



Podmořský svět na Fidži



Vodopád na ostrově Samoa

kupodivu jsem tentokrát neplatil nic za zdravotníka a biosecurity. Před dvěma lety to bylo celkem 160 dolarů.

Odbavení se dělá u mola přístavu, takže využiji situaci i pomoc sousedního jachtaře a sundáme dolů celý rolfo kosatky. Poslední den jsem zjistil, že se horní uchycení u stěžně vylo-milo z kotvícího konektoru a rolfo visí pouze na výtahovém laně. Samozřejmě jsem měl strach, aby se lano neprodřelo a rolfo nespádl dolů. Při kontrole na zemi je lano našťestí na-prosto bez poškození. Plachtu sbalím a uklidím, rolfo rozeberu na jednotlivé díly a tyto dvoumetrové trubky přivážu na střechu sa-

lonu. Najednou SNĚHURKA vypadá pouze s hlavní genou nějak divně, ale jak by řekl kla-sik: „Na funkci plavby to nebude mít vliv.“

Pozorování velryb a plavba na Fidži

Při odhlášení z Americké Samoy platím klasicky stejně jako posledně 150 dolarů, takže skutečně ty ostatní poplatky zrušili. Sousední ostrov Samoa je vzdálen pouze 73 mil, plavbu tak zvládnou přes noc a ráno se hlásím v přístavu Apia vysílačkou. Klasicky musím zůstat na kotvě, než přijede na kontrolu zdravotnice. Pak je třeba nastartovat dinghy a dojet na břeh pro celníky a imigrační. Odbavení je v pořádku a mohu za-plout do místní mariny, kde je to výhodnější. Je

tam voda i elektřina a rozumná cena v přepočtu asi za 500 Kč na den. Při stání venku na kotvě se hradí poplatek přístavu, který je podobný. Za deset dnů jsme si opět prohlédli ostrov a ob-jeli jej celý autem kolem dokola.

Přeplavba 350 mil na ostrovy Tonga většinou vychází na dobrý předobochní, až boční vítr. Vět-šina jachtařů se přihlašuje na ostrově Vavau. Zde je velmi dobře krytá zátoka na kotvení a celý ostrov pak nabízí mnoho krásných a chrá-něných zátok. Je právě polovina července, takže začíná sezona pozorování velryb. Proto přepluji na další souostroví Pangai, kde si znovu dopřeji plavání s těmito mořskými obry. Je tam jenom pár turistů a několik jachet, jinak pusto a klid. Korálové ostrovy jsou rozloženy ve veliké la-guně a nabízejí mnoho kotvišť.

Po noční přeplavbě 90 mil na hlavní ostrov Nu-kualofa zbývá jen krátká prohlídka hlavního města a odhlášení. Zase fouká příznivý vý-chodní vítr, takže vyplouvám na Fidži. Sem se musí předem zaslat e-mail s vyplněným formu-lářem a všemi informacemi. Je striktně zaká-záno kotvit někde cestou před vlastním přihlášením. Pluji kolem ostrova, kde by se dalo zakotvit a porozhlédnout se, ale nechci nic ris-kovat. Jsou známy případy, kdy byl jachtař od-halen pobřežní stráží, další vstup na Fidži mu byl odepřen a navíc dostal tučnou pokutu.

Já pluji přímo do hlavního města Suva. Po nahlá-šení příjezdu vysílačkou zakotvím před jachtklu-bem a čekám na příjezd úředníků. Ty sem



Zátoky na ostrově Vavau

doveze mariňák z jachtklubu, za což se platí 100 fidžijských dolarů, tedy 50 amerických. Po přihlášení dostanu doklady, ale musím s nimi do města na jednotlivé úřady uhradit poplatky. Naštěstí taxi je zde velmi levné, ten den tak vše vyřídím a celkem zaplatím za přihlášení dalších 162 fidžijských dolarů. Na Fidži se musí každý týden posílat e-mailem hlášení o pohybu jachty, tedy směr, kam se pluje, a seznam posádky. To bylo už i dříve, nyní je však další povinnost mít neustále zapnutý systém AIS. Dnes ho již většina jachtařů má, takže kontrola je dokonalá. Na oficiálních stránkách se píše, že kdo AIS nemá, „bude podroben zvýšené kontrole místních orgánů.“

Rozsáhlejší opravy

Po několika dnech ve městě Suva, kde si užívám skvělou místní kuchyni, vyplouvám podél jižního pobřeží ostrova Viti Levu na západ a zastavím na několika kotvištích. Při návštěvě vesnice na malém ostrůvku se musím nejdříve ohlásit u starosty a odevzdat mu dar sevusevu, což je kořen kavy. Po takovém ceremoniálním přivítání se mohu teprve projít vesnicí. Ale mým cílem je nyní marina Vuda. Z poslední návštěvy vím, že je zde skvělý servis a loděnice. Tentokrát nemusím na jeřáb čekat, ještě není hlavní sezona oprav. SNĚHURKA jde na suchý dok a čeká mě mnoho úkolů. Nejdříve kontaktuji firmu na opravu rolfoku. Tam potřebuji nalisovat nový přední vant a rovněž zkontrolovat celkový stav riggingu. Objevil jsem totiž na středním vantu jeden prasklý drát a majitel firmy mi potvrdí, že je třeba vše vy-



Při návštěvě vesnice na Fidži se musí nejdříve předat dar starostovi.

měnit. Podle něj je 19 let i tak zázrak, že vše ještě drží. Hlavní genu jsem preventivně změnil před čtyřmi roky v Mexiku, ale vše ostatní se musí vyměnit. Bude to velký zásah do lodní pokladny, ale co se dá dělat.

Věčný problém s převodovkou

O potížích s převodovkou jsem psal mnohokrát. Po plavbě Severozápadní cestou v roce 2019 jsem měl ohnutý propeler. Již mnoho let předtím jsem uvažoval o pořízení trochu větší vrtule pro zvýšení rychlosti na motor. Nyní se tedy nabízelo koupit propeler o palec větší, což činí zvětšení listu o 12 mm. To mi nepřipadalo nějak moc, ale rychlost se zvedla minimálně o 0,7 uzlu. Samozřejmě jsem to předem konzultoval a dvě

nezávislé firmy mi potvrdily, že sestava motoru Perkins M65, převodovka ZF 25 M, propeler 21" je v pořádku a musí to fungovat. Po namontování tohoto většího propeleru však začaly nesku-tečné problémy. Nová převodovka po dvou měsících začala prokluzovat a vždy při řazení jsem musel přidat plyn, aby zařadila. Po roce byla v takovém stavu, že jsem mnohdy čekal, že prostě nezařadí. Měl jsem další náhradní, takže jsem ji přehodil. Po hodině práce byla převodovka venku. Rozbitou jsem dal do opravy na výměnu lamel. Vše ostatní jako ložiska bylo samozřejmě v pořádku.

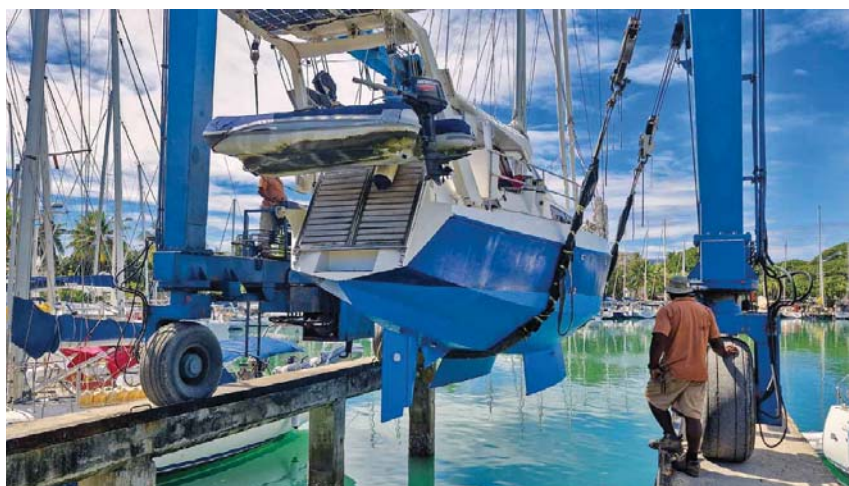
Takto jsem to stále opakuoval a vždy další a další mechanici mi potvrzovali, že celá sestava mo-



Vesnice na Fidži



Instalace převodovky



Spouštění zpět na vodu

toru je v pořádku. Několikrát jsem i převodovku vyndal a zkoušel s místním mechanikem zmenšovat vůle lamel. To se zlepšilo, ale vždy jenom na nějaký čas. No celkem jsem tedy převodovku vyndal asi 16x za posledních šest let. Došla mi trpělivost a rozhodl jsem se koupit novou převodovku, a to silnější a výkonnější. Zvolil jsem model ZF 30M, který má stejné upínací rozměry, pouze je o pár milimetrů větší, takže se musí výška motoru upravit na silentblocích. Tuto převodovku jsem si koupil už vloni v Evropě a nechal si ji poslat na Nový Zéland. Je zajímavé, že kupovat něco ve světě je dost komplikované. Když jsem poptával převodovku na Zélandě nebo v Austrálii, neměli tam ani kus. Dodací lhůty jsou neskutečně dlouhé a ceny přemrštěné.

Takže novou převodovku si již rok vozím s sebou a nyní je čas na její instalaci. Na suchu je vše jednodušší, protože mohu

v klidu rozebrat i ucpávku hřídele PSS a namontovat novou. Podle technických listů je upínání převodovky stejné, jenže ouha, když ji vybalím, tak upínací hřídel do spojky je o 20 mm kratší než u starého modelu. To je problém, protože unášecí síla by působila pouze na 15 mm zasunutý hřídel. Musím opět improvizovat. Upínací čelo motoru je dost masivní, proto jej nechám o 4 mm ufrézovat v místní dílně a spojku na setrvačnicku podložím, čímž ji dostanu blíže k převodovce. Celkem tak nyní vychází zasunutí hřídele na 25 mm, což je dostatečné. Po dvou dnech práce mám tedy vše namontované a zbývá jen klasicky očistit trup a natřít antifouling. Po deseti dnech jde SNĚHURKA zpět na vodu a pomalu se připravuji na další plavbu, tentokrát na souostroví Vanuatu.

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

FLOTILA ALTUMARE

www.altumare.cz

OCHUTNÁVKA ŘECKA NA KATAMARANECH LAGOON

20. - 24. 11. 2025

LAVRIO

VE SPOLUPRÁCI SE ŠKOLOU
JACHTINGU NYS



ALTUMARE
PRODEJ & PRONÁJEM LODÍ