



# SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

## NORTH WEST PASSAGE

2. DÍL

*Je 2. srpna a opět vyplouvám z Pond Inlet a doufám, že všechnu smůlu jsem si již vybral a čeká mě jenom mnoho krásných zážitků v Arktidě. Opět se vydávám do průlivu na sever.*

**K**opíruji ostrov Devon pravobokem a po celém dnu motorování večer zakotvím v poslední zátocy. Ve 2 hodiny ráno jsem však opět na palubě a vyplouvám do Lancaster Sound. Fouká příznivý vítr, takže pod plnými plachtami nastavuji kurz 300°. I když toto číslo je diskutabilní. Podle mapy odhaduji tento kurz, na magnetickém kompasu je to 220° a na autopilotu je 360°. Naštěstí však autopilot na plachty drží udaný směr a nevypadává. Později se vítr stočí na čistý zadák, takže plujeme pouze na genu a po 150 mílích jsme u jižního pobřeží ostrova

Devon. Jenže již z dálky pozorujeme velké ledové pole. Naše poslední aktuální mapa s ledy je dva dny stará a předpokládáme, že zde má být čistá voda. Jenže situace se zde může změnit během krátké chvíle. Zřejmě to jsou ledy z jihu, které sem přinesl vítr z minulých dnů. Horší je, že se vůbec nemůžeme dostat do zátoky. Ta je naprosto ucpaná ledy, takže se zkusíme vracet 6 mil zpět, kde je druhá zátoka a ledy se zdají být řídkší. Ani zde to však nevypadá dobře, ale nakonec se nám podaří kolem východního pobřeží zátoky proklouznout dovnitř.

Kotvení je však až na konci, tedy ještě 8 mil dovnitř. Všude kolem jsou vysoké skály a na nich veliký ledovec. Z něj teče dolů malý vodopád a na malém skalnatém ostrůvku se vyvaluje stádo mrožů. Na břehu v dále se prochází medvědice s mládětem. Takže při vstupu na břeh musíme být opravdu velmi opatrní. Zakotvíme na písčném dně na konci zátoky a je zde opravdu nádherně. Pustá a divoká Arktida.

Další den vyplouváme zpět na moře a chceme se pokusit pokračovat dál na západ. Ledy již opět trochu povolily a můžeme tedy kličkovat



Zátoka Hobhouse



Kodiak

motor běží.“ Ano motor běží na pravidelné otáčky, ale rychlost je pouze 1 uzel. Běháme kolem lodi, jestli netáhneme nějaké lano nebo rybářskou síť, což se mně již také stalo. Jenže nic nevidíme. Jakmile však otevřu motorárnu, tak mě udeří do nosu pach spáleniny. Nejdříve mě napadá, že se opět porouchal tlumicí spojkový kotouč, to je jediné místo, kde je nějaká umělá hmota. Jenže při bližším zkoumání je jasná diagnostika. Je rozbitá převodovka. Dopředu prostě nejedeme, ale zpátečka funguje. Takže nyní stojíme uprostřed arktického moře bez motoru. Je půlnoc, vítr žádný, musíme počkat do rána. V 8 hodin ráno se zdá lehký závan větru. Vytahuji z pod postele genaker a s Rossem jej vytáhneme



a posouvat se dál. Odpoledne zakotvíme v zátocce Hobhouse, kde potkáme francouzskou jachtu. Ta se právě vydává na jih do úžiny Bellot Strait. V 18:00 vyplouváme ze zátoky také a motorujeme na jih. Podle mapy ledy v Bellot Strait pomalu roztávají, takže se chceme přiblížit a čekat tam. Jakmile bude cesta trochu volná, tak se chceme pustit do boje s ledy a pokusit se proplout. Také se ozývá Jirka Denk, který s ALTEGEM pluje za námi a nyní se také přibližuje k zátokám na Devonu.

Celou noc motorujeme, protože vítr nepřichází a moře je jako zrcadlo. Těsně před půlnocí má službu Ross, kdy na mě volá do kajuty: „Miro pojď sem, nejedeme, ale



Ledové pole v Peel Sound



Pustý ostrov Devon

na stěžeň. Vítr je 4 uzly, takže akorát, aby se genaker nafoukl a pomalu se rozjíždíme. Máme jednoduchý plán pokračovat na plachty západním směrem do 100 mil vzdálené osady Resolute. Tam je letiště, tedy nejbližší místo, kam se dají poslat náhradní díly. E-mailem posílám zprávu Jirkovi na ALTEGO a ten mě ihned nabízí pomoc s odtahem do Resolute. To s díky odmítám a posílám ho na jih a pokračovat v plavbě. Do Resolute se prostě musíme nějak dostat.

Vítr pomalu sílí a s větrem o síle 8 uzlů již párádně plachtíme rychlostí kolem 3,5 uzlu. Když se však rozjedeme až k 5 uzlům, přichází mlha a objevují se ledy. Protože si netroufáme pokračovat, tak raději genaker sundáme dolů. Pokračujeme pouze na genu rychlostí 2 uzly, kdy se dá bezpečně reagovat a kličkovat mezi ledy. Jenže vítr opět slábne a stojíme. Dopředu to nejede, ale na zpátečku ano. Zkoušíme tedy couvat a ono to funguje, dokonce máme rychlost 3 uzly. Na zpátečku v husté mlze kličkujeme mezi ledy a pomalu postupujeme dál na západ. Asi po 3 hodinách se mlha rozplyne

a ledy zřídnou. Opět vytáhneme genaker a rozjíždíme se. Celou noc plachtíme a ráno jsme již před ostrovem Cornwallis, kde je osada Resolute. Jenže vítr opět lehá a před ostrovem je husté ledové pole. Takže opět začí-

náme couvat a po 5 hodinách prokličujeme až k zátocce Resolute. Jenže pohled do ní není příjemný. Je velmi otevřená a plná ledu. Není šance se dostat někam blíž a zakotvit. Jenže zde se není kam jinam schovat.



Medvěd na lovu

Nacouváme tedy k otevřenému pobřeží a spustíme kotvu. Jenže po dvou hodinách se ledy hnuly s odlivem a začínají obkličovat SNĚHURKU a bouchat do trupu. Po chvíli jsme dokonale uvěznění v ledu a na čistou vodu to je tak 500m. Ale musíme pryč, protože s přílivem se opět všechny ledy budou vracet do zátoky, a ještě ke všemu má začít foukat silný východní vítr, takže stát zde je nemožné. Asi hodinu vymotáváme kotevní řetěz z ledových ker. Potom se snažíme na zpátečku couvat ven. Ross je na zádi a pněm se snaží odstrkovat kry, což se někdy podaří, ale většinou ne. Spíše je já odstrkují zádi a bojím se o kormidlo, které je první na ráně. Po třech hodinách jsme se konečně dostali ven. Na mapě je na západním pobřeží dobře vypadající zátoka, takže zkusíme docouvat až tam. Jenže západní pobřeží je také plné ledu, ale po 4 hodinách couvání jsme prokličkovali až ke břehu a spustili kotvu. Zde budeme chráněni před přicházejícím větrem a ten by měl všechny ledy odfoukat pryč a vyčistit to zde. Při této šílenosti jsme za poslední dva dny nacouvali celkem asi 35 mil, což je možná světový rekord. Rovněž jsem právě na SNĚHURCE uplul 50 000 mil, ale na oslavu to rozhodně není.

V neděli odpoledne se vydáme pěšky do vesnice Resolute, kam to je asi 12 km. Na kopci nad zátokou je nějaká radiolokační stanice kanadské armády, kde však nikdo není. Na dohled je letiště, kam míříme. Po chvíli jede proti nám auto a v něm Tery, který nás odveze do Resolute, kde je hotel a v něm sídlo firmy ATCO. Manažerem je Phill, který mě okamžitě nabízí pomoc. Sedím u něj v kanceláři a surfuji po firmách zabývajících se převodovkami ZF. Pro mě nyní nastává boj s časem. Led v průlivu Peel povolil a mnoho jachet včetně ALTEGA již proplovávají úžinou na jih. Tato situace se může brzy změnit a průliv se opět uzavře. Nemohu si tedy dovolit zde čekat dlouho. V celé Kanadě není žádná nová či repasovaná převodovka. V USA jsou, ale zase nastává problém s celníci. Každá zásilka jdoucí z USA do Kanady musí přes celníci. Cena dopravy je sice šílená 2 000 CAD, ale pro mě je čas rozhodující. V úterý si tedy potvrdíme dodávku a nyní již nastává jen čas čekání.

Každý den nás vyzvedne dopoledne auto, doveze do hotelu na wifi. Firma ATCO zde provádí kompletní sanaci ostrova. Během studené války zde byly velké zásoby pohonných hmot pro armádu a od té doby je zde mnoho kontaminované půdy. S pomocí těžké techniky tedy různě přemísťují obrovské množství zeminy z jedné strany na dru-



Mroži



Nome – město zlatokopů

hou. Letecké spojení je zde každý den a ceny jsou neskutečné. Jednosměrná letenka do Otawy stojí 5 000 CAD. Noc v hotelu 370 CAD, i přesto je zde několik turistů. Ti sem jezdí většinou jako lovci a třeba odstřel ledního medvěda stojí kolem 50 000 CAD.

Vesnice Resolute byla uměle postavená v 50. letech minulého století. V této době si tehdejší Sovětský Svaz dělal nárok na zdejší arktické ostrovy. Kanadská vláda se proto snažila ostrovy osidlovat a upevnit si zde svůj vliv. Nabídla Inuitům z pevniny domy a životní podporu při zdejších osídlení. Dnes zde žije asi 300 původních obyvatel a mají vše zdarma, takže se věnují jenom lovu a spánku.

Přítom mají možnost pracovat ve firmě ATCO, ale v ní pracují většinou zaměstnanci firmy z pevniny, kteří zde rotují po měsíčních intervalech.

Po mnoha e-mailech a telefonech mám konečně potvrzeno, že nová převodovka v pátek 16. srpna večer přistane na letišti Resolute. Vše si tedy připravím a vymontuji starou převodovku. V 19.00 si vyzvednu na břehu novou a s díky se rozloučím s Phillem. Ihned ji namontuji, vyzkouším a jsem připraven opět pokračovat v plavbě.

Ve 22.00 vyplouváme ze zátoky a opět po hladké hladině motorujeme na jih do průlivu Peel. Ráno jsme již v průlivu a začínají se objevovat první





ledy. Není jich však mnoho, ale postupně houstnou. Můžeme na nich pozorovat úžasné přírodní divadlo: mrože, tuleně i ledního medvěda, který právě ulovil tuleně. Na motor stále pokračujeme na jih a v neděli ráno jsme již na úrovni průlivu Bellot Strait. Ten je stále plný ledu a tedy nesplovatelný. Odsud na jih již ledy opět houstnou a musíme hodně kličkovat. Nikde nás však nesevrou tolik, abychom uvízli. Horší je, že přichází hustá mlha a ta velmi stěžuje orientaci. Nechceme však zastavit a trochu s rizikem pokračujeme dále. Viditelnost je tak 50 metrů, a to musí

stačit. Ross také zvládá kormidlovat mezi ledy, takže se stále střídáme, protože po 4 hodinách jsou ruce i oči opravdu unavené. V noci se začíná již stmívat a jde to velmi rychle. Každá noc se prodlužuje minimálně o půl hodiny. Ledy našťastí řídnu a v pondělí ráno jsme před ostrovem krále Williama.

Nejobtížnější úsek máme tedy za sebou a před námi se otevírá čisté moře. Začíná dokonce foukat i příznivý boční vítr, takže pokračujeme přímo do města Cambridge Bay, kam je to 200 mil. Zde

přistaneme v úterý 20. srpna a jsme opravdu rádi. Přes dva obrovské technické problémy, jsme propluli ledové pole a odsud je již jen čisté moře na Aljašku, i když vzdálenost 1 700 mil je obrovská. Zde v Cambridge Bay dotankujeme 400l nafty, dokoupíme trochu zásob do lodní kuchyně a ve středu 21. srpna ve 3:00 opět vyplouváme dál. Musíme spěchat, protože se blíží podzimní počasí a je třeba rychle odsud zmizet.

To se potvrzuje již další den, kdy je hlášená arktická bouře se 40uzlovým větrem a poryvy až 50



Potápění v Arktidě

uzlů. Po 220 mílích z Cambridge Bay se v poslední chvíli schováme v dobře kryté zátocce. Preventivně dáme raději dvě kotvy a vypustíme celý 80m dlouhý řetěz. Celou noc padají poryvy do 40 uzlů, ale jsme bezpečně zakotvení. Odpoledne bouře zeslábně a s větrem 15 uzlů opět vyplouváme na moře a pokračujeme dál.

Situace se sále opakuje, několik hodin můžeme plachtit, potom motorujeme proti slabšímu větru a potom proti hodně silnému. Když to již nejde, tak někde zakotvíme a musíme počkat. Jenže po vyplutí ze souostroví je před námi již jen pevninské pobřeží a otevřené moře. Pobřeží je velmi mělké a není zde moc chráněných kotvišť. Naštěstí přišel dobrý vítr a můžeme plachtit 80 mil a zbytek domotorovat do posledního kanadského městečka Tuktoyaktuk.

Jenže smůla nás bude asi provázet celou plavbu. Po dvou týdnech začíná být problém s novou převodovkou. Při zařazení vpřed se začne lehce protáčet hřídel a po chvílce se teprve ozve cvaknutí, kdy se rychlost dořadí. Jenže tato chvíle se stále prodlužuje a při kotvení u mola mám již vážný problém manévrovat. Samozřejmě, že



Oprava převodovky

jsem několikrát zkontroloval pohyb táhla od páky řazení, ale problém je stejný i při ručním řazení přímo na převodovce. Můj úsudek je tedy jasný, problém musí být uvnitř. Kontaktuji e-mailem Jasona, který mě převodovku prodal a žádám o radu. Jenže jediná odpověď přijde za 12 hodin a to dotaz, jaký používám olej. V pod-

statě je mě jasné, že mě zde stejně nikdo nepomůže a je to pouze na mě. Převodovku tedy i přes to, že tím nejspíš přijdu o záruku, rozeberu a naštěstí se mi jí podaří opravit.

29. srpna přichází příznivé větrné okno a musíme rychle vyplout, jinak zde naše plavba



inzerce



skončí. Plavba tentokrát bude hodně dlouhá – 1 000 mil až do Nome v USA. První den motorujeme a jsem velmi nervózní. Stále poslouchám převodovku, jestli něco neuslyším. Mám trochu strach, zda jsem ji složil správně a hrozím se představy, že po chvíli se někde zasekne a bude totální konec. Naštěstí se to nestane a po odmotorování 150 mil přichází východní vítr. Vytáhneme genu, přichází čistý zadák, takže ji podepřu boorem a rychlost 4 uzly začíná pomalu stoupat. Večer již fouká 25 uzlů a bude hůř. V noci dosahují poryvy již 35 uzlů a občasná velká vlna kolem 4 metrů nás pořádně rozhoupe. Naštěstí autopilot vše zvládá a nemusíme na kormidelní kolo vůbec sáhnout. Rychlost lodě je 7–9 uzlů, občas při surfování s vlnou i 12 uzlů. Letíme tedy jako o závod a po dvou dnech a nocích jsme u mysu Barrow. Ten je nejsevernějším bodem USA a zde již konečně točíme k jihu a schováme se za pobřeží, takže se zbavíme velikých vln. Další noc ještě můžeme plachtit a potom opět celý den motorování.

Pak musíme dva dny počkat u mysu Point Hope, až přejde opět silný protivítr. Při vyplutí se opět trápíme s převodovkou a prosím všechny bohy o pomoc zařadit rychlost. To se asi po 10 minutách podaří a odsud opět motorování 350 mil až do přístavu Nome. Posledních 50 mil bylo dost krušných, protivítr 30 uzlů a vlny zaplavující palubu.

V 6 hodin ráno ještě za úplné tmy zaplouváme do přístavu Nome. Jsou zde zakotveny tři plachetnice a mezi nimi i ALTEGO. Zde se musíme přihlásit v USA a vím, že se musí použít aplikace, ve které se vyplní všechny údaje, naskenují pasy a odešle se to na centrálu. Ta vše zpracuje a po-

tvrdí zpět s kódem, se kterým se pak jde na celnici. Jenže mě po půlhodině přijde odpověď, že můj vstup do USA byl odepřen. Je již 8 hodin ráno, takže dojdou do kanceláře harboumastery, který se právě objevil. Ten zatelefonuje na celnici a také nám zařídí kamion s naftou. Celník se objeví poměrně brzy a hned na uvítanou na mě spustí: „Proč jsi použil aplikaci CBP, máš velký problém!“ „Proč mám problém, vždyť jsem to dělal již několikrát a všude se to píše, jak máte moderní způsob přihlašování“, odpovím. „Jenže to zde neplatí, zde se hlásí přímo na celnici!“ nevrle odpoví celník. „A jak to mám asi vědět? Proč máte v každém státě jiná pravidla?“ odseknu nepřijemnému celníkovi. Ten si začne vyplňovat doklady a kontroluje pasy s vízy. Musím zaplatit 54 USD za přihlášení, i když argumentuji tím, že jsem v dubnu při přihlašování v Jacksonville vyplnil

nějaký formulář a zaplatil celoroční poplatek 28 USD, čímž mám být osvobozen od dalších poplatků a nikdy již při dalším přihlašování v tomto roce nemám nic platit. „To zde neplatí, možná to mají na východním pobřeží, ale tady musíš zaplatit! Rovněž smíš plout pouze z celního přístavu do celního přístavu a všude se hlásit a platit tento poplatek. Jinde smíš zastavit pouze v případě nouze!“ arogantně odpoví. Takže vítejte v USA, země byrokracie, nařízení a omezování! Jsem rád, že jsem si nekupoval pušku do Arktidy, protože Jirka Denk ji měl (i když žádného medvěda ani nespatriil) a zde mu ji celník nekompromisně zabavil bez náhrady.

Po dotankování nafty jdeme s posádkou ALTEGA na společný oběd, v supermarketu dokoupíme pár drobností a jdu na SNĚHURKU opět opravo-



Setkání s ALTEGEM v Nome



Zátoka Powel

vatvat převodovku. Všechny lodě odplouvají dnes večer, kdy bude další relativně bezvětrné okno, takže musíme pokračovat také. Pokud bychom zůstali, další možnost k odplutí by byla až za 5 dnů. Velmi mě mrzí, že si nemohu více prohlédnout toto město se slavnou zlatokopeckou historií, ale pro mě je nyní prvořadě doplout do prvního bezpečného přístavu na přezimování, kam je to ještě 1 100 mil.

Další dva dny tedy plujeme na ostrov Nunivak, kde se schováme do zátoky a budeme čekat dva dny, než přejde silný protivítr 40 uzlů. Pak se vydáváme na poslední tři dny v Beringově moři a první noc je opravdu drsná. Po bouři jsou stále vysoké a hlavně nepravidelné vlny, takže se musíme probíjet na motor celou noc. Potom již můžeme plachtit a po třech dnech jsme konečně před poloostrovem Aljaška. Zde nás opět chytne silící protivítr 30 uzlů a k tomu ještě protiproud 3 uzly. Potřebujeme se však schovat do kryté zátoky, a tak se plížíme průlivem False Pass, kdy rychlost lodí klesá i k 0,8 uzlu. Na noc se nám však podaří schovat a klidně se vyspat. Ráno se opět trápím s převodovkou a po půl hodině se konečně rozjíždíme. Moje rozhodnutí je jednoduché. Budeme pokračovat nonstop až do Kodiaku a vůbec si již nedovolím vyřadit.

Proplujeme zbytek průlivu False Pass, tentokrát s příznivým proudem a 15. září se SNĚHURKA poprvé dotkne hladiny Pacifiku. Zde na jižním pobřeží poloostrova Aljaška již fouká příznivý zadní vítr, ale má sílu 30–40 uzlů. Plujeme rychlostí 7–8 uzlů na hlavní plachtu

s druhým refem, k tomu motor na volnoběh se zařazenou rychlostí. Za 24 hodin máme upluto 180 mil, což je můj rekord a po 430 mílich zaplouváme do přístavu Kodiak. Unaven, ale šťasten, že jsem zde, spustím kotvu před přístavem. S dinghy si dojedu domluvit místo v přístavu, kam již couváme na zpátečku a konečně mohu být trochu v klidu a odpočinout si. Za dva dny doplouvá i ALTEGO a společně si domluvíme boatyard a vytahujeme lodě na břeh. Poprvé budu stát se SNĚHURKOU na mrazu, takže se musím pečlivě věnovat zazimování. Zde tedy končí moje plavba North West Passage, která mě stála neuvěřitelně mnoho sil a ani v nejhorším snu mě nenapadlo, co vše mě tam potká. Hříděl je malinko ohnutá od nárazu do ledu, takže všechny problémy s převodovkami byli odsud. Jediná chyba nezodpovědného člověka mě způsobila opravdu neskutečné potíže.

Z Grónska do Kodiaku jsme upluli 5 400 mil, z toho většinu na motor. Ross z Austrálie byl celou dobu mým výborným parťákem a zodpovědným pomocníkem a skvělým kuchařem. Nejzajímavější na něm však je, že je praprapra... synovcem Sira Jonathana Franklina. Tedy známého polárníka, který se vydal v roce 1845 s loděmi EREBUS a TERROR hledat severozápadní cestu, při které celá výprava zahynula. Ross tedy jménem svého prapraprástrýce tuto cestu dokončil v roce 2019 se SNĚHURKOU, která tuto cestu proplula jako 294 v historii. Asi mě bylo toto pořadí souzeno, protože registrace méjí lodě je CZE 294.

**Text a foto Miroslav Račan**