



W dniu 25 Października 2013 roku zacumowaliśmy w marinie Albufeira w Portugalii kończąc jeden z naszych najdłuższych rejsów.

W sumie przepłynęliśmy **11 027** mil morskich, spędziliśmy **1 959** godzin na morzach i oceanach, w wyprawie wzięło udział **128** żeglarzy. Ogółem odwiedzono **68** portów i miejsc postojowych

W trakcie rejsu odbyło się **11** wymian załóg. Niejednokrotnie do portu przekazania jachtu załogi „zlatywały” się różnymi liniami lotniczymi co wymagało pewnego wysiłku przy synchronizacji lotów a i stosownej rezerwacji hoteli (hosteli). Na podkreślenie zasługuje dotrzymanie zaplanowanej terminowości wymian załóg co świadczy o dobrym kunszcie żeglowania.

Dotarliśmy do **Kap Alexander** i najdalej na północ zamieszkanym obszarów Arktyki. Odwiedziliśmy osadę Siorapaluk – prawdopodobnie jako pierwsza polska załoga. Byliśmy w miejscach gdzie najwięksi polarnicy zaczynali swoje wyprawy na północ Pamięć o nich i ich wyczynach jest wciąż obecna wśród mieszkańców. Żeglowaliśmy wśród pól lodowych sięgających po horyzont, spotykaliśmy wieloryby, narwale, foki ale też i lokalnych myśliwych i rybaków którzy do polowania używali kajaków i harpunów jak przed setkami lat.



Północnej części wyprawy towarzyszyła fascynacja przyrodą Arktyki. To jeden z najbardziej unikatowych obszarów na kuli ziemskiej, gdzie fauna i flora w swojej naturalnej postaci wciąż zaskakuje swoim surowym pięknem.

Parę słów o jachcie:

Nashachata II to 67-stopowy jacht idealny do żeglowania w warunkach arktycznych. Pierwotnie typowo regatowy, doskonale wyposażony nautycznie jacht został zmodernizowany i dostosowany do pływania w warunkach arktycznych. Gruntownie przebudowane wnętrze sprawia że można żeglować szybko w komfortowych warunkach.



Parametry techniczne:

długość : 20,42 m,
szerokość : 5,26 m,
zanurzenie : 2,82 m,
wysokość masztu ponad powierzchnią wody : 26 m,
powierzchnia żagla (max.) : 220 m²
spiner : 351 m²
średnia prędkość pod żaglami : 9 węzłów,
silnik: Sabre Marine M135 (Perkins- 99 kW),
średnia prędkość na silniku : 8 węzłów,
paliwo (całkowita pojemność) : 1800 l.
woda (całkowita pojemność) : 1100 l.
zbiornik wody szarej/czarnej : 200 l.
kotwica główna (Delta) : 50 kg,
łańcuch kotwiczny : 120 m.

Jacht ten jest wyposażony w 12 koi w sześciu dwuosobowych kabinach oraz dwie toalety z prysznicami. Dzięki dużej przestrzeni na przechowywanie sprzętu i żywności przystosowany jest do długich wypraw, a 1650-litrowe zapasy paliwa oraz odsalarka zapewniają niemal nieograniczoną autonomię pływania nawet przy bezwietrznej pogodzie.

Nashachata II posiada brytyjski certyfikat MCA kategorii 0 (żegluga bez ograniczeń), tak więc zarówno jacht jak i wyposażenie podlegają corocznym przeglądom przez brytyjskiego rzeczoznawcę.

Wyposażenie:

grzejnik olejowy Reflex (diesel), 2 nagrzewnice powietrza Eberspacher, lodówka, zamrażarka, 2 toalety (każda z prysznicem), odsalarka Schenker 60 l/h, autopilot B&G, plotter i radar B&G, sonda, log, wskaźnik prędkości i kierunku wiatru, sonar, 2 GPS-y, stacjonarne i przenośne radio VHF, Radar, telefon Iridium z modemem

generator spalinowy 11KVA, 3 tratwy ratunkowe zgodne z konwencją Solas, 14 kamizelek ratunkowych, 12 ubrań ratowniczych, 2 radiopławy EPIRB, 2 pontony Zodiac z silnikami 15 l 25 KM, inwerter na 230V AC (ładowanie laptopów, aparatów fotograficznych itp.) ...oraz wiele innych udogodnień.

Jacht ma obszerną przeszkloną nadbudówkę, z której możemy bez względu na pogodę podziwiać widoki jak z otwartego kokpitu.

W telegraficznym skrócie żegluga przebiegała tak:

11 maja 2013 r. Tomek Kosiewicz wyrusza z Górek Zachodnich i zmierza do Bergen, by tam przekazać jacht Dawidowi Hałoniowi, który obiera kurs na Islandię, wiecznie zieloną wyspę surowego Północnego Atlantyku. W Reykjaviku jacht przejmuje Janusz Garduła, który płynie do Grenlandii, największej wyspy Arktyki. Grenlandia, surowa i przez cały rok nakryta czapą lodową wita ich dużym polem lodowym, skutecznie zasłaniając swe zachodnie zielone brzegi. Pomimo trudności i konieczności opłynięcia Kap Farel załoga dociera na czas do pierwszego portu Grenlandii - Qaqortoq. W krótkim czasie przyroda powoduje cofnięcie się pól lodowych i zmienia zachodnie rejony Grenlandii w kwitnące łąki, a lodowce cofają się w głąb lądu. Po wymianie załóg w Narsarsuaq, Nashachata II pod dowództwem Andrzeja Pochodaja obiera kurs na Ilulissat, po drodze odwiedzając Nuuk, stolicę Grenlandii. Przed jachtem najtrudniejszy etap, czyli dotarcie to Thule (Qaanaaq), największej na północnej Grenlandii osady. Lody długo blokują przejście na północ ale 16 lipca sytuacja lodowa poprawia się diametralnie i przejście jest możliwe. S/y Nashachata II pod dowództwem Asi Krawiec dociera o czasie do celu. Po drodze odwiedzają Uppernavik, Ummanaq i wiele innych osad na północ od Ilulissat. Zbyszek Jałocha przejmuje jacht, który przycumowany do tankowca czeka na załogę. Warunki lodowe są dalej trudne, wymagają ciągłych wacht i nieustannej uwagi, oraz przestawiania jachtu nawet podczas kotwiczenia. To rejon ciągle dryfujących gór lodowych, a jednocześnie pływów i prądów pływowych.. Po krótkim postoju w Qaanaaq - ruszamy dalej na północ. Po drodze odwiedzamy Siorapaluk, najbardziej na północ naturalnie zasiedlona osadę i najdalej na północ wysunięta egzystująca społeczność Arktyki, skąd Peery wyruszał na podbój bieguna północnego. W planie jest dotarcie do Kap Alexander, najbardziej na

zachód wysuniętego cypla Grenlandii (często uznawanego za najbardziej na zachód wysunięty przylądek Europy) tuż u wejścia do Cieśniny Smitha. To prawdopodobnie pierwsza polska załoga w tym miejscu

Arktyki. W dniu 27 lipca o 01:40 zanotowano pozycje $\varphi=78^{\circ} 08482' N$, $\lambda= 073^{\circ} 009121' W$, do Kap Alexander, który widzieliśmy jak na dłoni zostało niecałe 5 mil morskich, żegluga dalej na północ nie miała szans, przed nami była granica stałego paku lodowego dryfującego od wybrzeży Kanady. Pozostała tylko jedna możliwość, zmiana kursu na południowy. Pomimo środka nocy słońce oświetlało kanadyjskie brzegi, które doskonale widoczne w odległości 30 Nm a wydawały się być znacznie bliżej. Przed nami było parę tysięcy mil morskich, ale już do znacznie cieplejszych rejonów. Jeszcze po drodze, minąwszy przylądek Kap York udało się wejść, do Melville Bay i osady Narsarsuaq, miejsce upadku największego znalezione do tej pory, ważącego ponad 30 ton żelaznego meteorytu. Jeszcze parę razy pola lodowe powodowały, że zmienialiśmy plany, ale dotarliśmy do Ilulissat szczęśliwie i na czas, przekazując jacht Piotrowi Dauksza. Następny port, już nam znany to Narsarsuaq, gdzie jacht przejmuje Wojtek Marcinowski. W silnych wiatrach osiąga Reykjavik o czasie, średnia prędkość na tym etapie wyniosła ponad 6,5 węzłów. Islandia wita nową załogę i skippera Wojtka Mietkę silnym sztormem. Przez chwile mieli plan dotarcia do wschodnich wybrzeży Grenlandii, ale po dobie żeglugi byli dalej na północy niż planowali. Po paru dniach byli na powrót w Reykjaviku i po naprawie żagli ruszają w dniu 16 września na północny Atlantyk. To był najdłuższy odcinek, po przybyciu 1450 Nm, przy średniej prędkości 6 węzłów w warunkach sztormowych docierają do Dublina. Przed nami jeszcze Biskaje. Piotr Kasperkiewicz wraz załogą w pierwszy etapie przeskakują do Brestu, tam przeczekują sztorm, by potem w korzystnym wietrze spokojnie dopłynąć do La Coruny. Jesteśmy w ciepłej Portugalii, za nami najtrudniejszy jesienny odcinek, wszyscy witamy ten fakt z ulgą. Do Lizbony docierają na czas, a przed nami jeszcze jedno szczególne wydarzenie. Nasz przyjaciel Krzysztof, wraz ze swoją wybranką Elżbietą postanowili, że ich uroczystość ślubna ma się odbyć na pokładzie s/y Nashachata II. Po oficjalnej ceremonii w ambasadzie w Lizbonie wypływamy na rzekę Tag, gdzie pod pomnikiem Żeglarzy Zdobywców armator i kapitan Zbyszek Jałocha udziela nowej parze pierwszego morskiego ślubu. Następnie powrót do mariny i przekazanie jachtu pod dowództwo Pawła Stolzmanna. Po kilku dniach uroczystości ślubnych i zwiedzania Lizbony wyruszamy na ciepłe wody Atlantyku. W nocy mamy sztorm, mordewind do 40 węzłów, chociaż wg prognoz niż miał być dużo bardziej na północy. Załoga trochę to odchorowała, ale już po dobie halsowania docieramy do Lagos, gdzie wszyscy wracają do formy. Jacht jeszcze raz udowodnił że żegluga „pod wiatr i pod prąd” to jest to do czego został zaprojektowany.

Następnie krótki parogodzinny przelot do Alburerii i 5 minut (sic!) przed zamknięciem biura odbieramy klucze i kody ... i parking! Możemy zasłużyć świętować szczęśliwe zakończenie rejsu. Przed nami 6 miesięcy postoju, który jak zwykle wykorzystamy na śród-sezonowy remontu jachtu.

Tabela Wyprawy Przez Wyspy Zielone:

Nr etapu	Trasa	Termin	Liczba uczestników	trasa w Nm	żagle	silnik	Razem Pływanie	średnia prędkość	skiper
N 01.1	Gdańsk - Kopenhaga	2013.05.10 - 2013.05.17	12,00	424	53,00	21,00	74,00	5,7	Tomasz Kosiewicz
N 01.2	Kopenhaga - Bergen	2013.05.17 - 2013.05.25	12,00	579	61,00	36,00	97,00	6,0	Tomasz Kosiewicz
N 02	Bergen - Reykjavik	2013.05.25 - 2013.06.11	11,00	1016	110,00	51,50	161,50	6,3	Dawid Haloń
N 03	Reykjavik - Narsarsuaq	2013.06.11 - 2013.06.25	12,00	1150	40,00	139,50	179,50	6,4	Janusz Garduła
N 04	Narsarsuaq - Ilulissat	2013.06.25 - 2013.07.08	8,00	989	26,00	138,00	164,00	6,0	Andrzej Pochodaj
N 05	Ilulissat - Qaanaaq (New Thule)	2013.07.08 - 2013.07.24	9,00	1031	63,00	135,00	198,00	5,2	Asia Krawiec
N 06	Qaanaaq (New Thule) - Ilulissat	2013.07.24 - 2013.08.11	11,00	1123	117,00	124,00	241,00	4,7	Zbigniew Jałocha
N 07	Ilulissat - Narsarsuaq	2013.08.11 - 2013.08.26	12,00	903	60,00	128,00	188,00	4,8	Piotr Dauksza
N 08	Narsarsuaq - Reykjavik	2013.08.26 - 2013.09.09	7,00	938	60,00	84,00	144,00	6,5	Wojtek Marcinowski
N 09	Reykjavik - Dublin	2013.09.09 - 2013.09.29	12,00	1451	131,00	112,00	243,00	6,0	Wojtek Mietka
N 10	Dublin - Lisboa	2013.09.29 - 2013.10.20	10,00	1254	143,00	90,00	233,00	5,4	Piotr Kasperkiewicz
N 11	Lisboa - Albufeira	2013.10.20 - 2013.10.30	12,00	169	12,00	24,00	36,00	4,7	Paweł Stolzmann
Razem			128	11027	876	1083	1959	5,6	

Uwagi o przygotowaniach do rejsu:

Nawigacja:

Jacht został wyposażony w zestaw aktualnych map i wydawnictw nawigacyjnych (klasycznych – papierowych) cały na akwen, w którym planowano wyprawę. W połączeniu z etatowym wyposażeniem nawigacyjnym jachtu, pozwalało to na precyzyjne rozpoznanie i przygotowanie nawigacyjne poszczególnych etapów wyprawy.

W czasie żeglugi wszyscy uczestnicy mieli okazję nabyć pełną wiedzę z zakresu nawigacji klasycznej jak też nawigacji nowoczesnej opartej o GPS, AIS. Profesjonalny poziom wiedzy gwarantowała kadra wyprawy.

ZAOPATRZENIE:

Znakomicie sprawdził się system prowiantowy. Na jacht przed startem załadowano 2 500 kg żywności z przeznaczeniem na wszystkie etapy wyprawy. Do załadunku wykonany został dokładny plan rozmieszczenia poszczególnych produktów. Każdy etap posiadał listę produktów przysługujących mu do konsumpcji. Dzięki znakomitej, sumiennej pracy etapowych ochmistrzów nikomu, niczego nie brakło a w niektórych produktach pojawiła się na koniec superata ☺.

Aby urozmaicić menu okrętowe, każda załoga, w czasie zaokrętowania dokupywała niezbędne towary. Dodać należy, że pomimo wcześniejszych obaw o dostępność prowiantu na miejscu, okazało się w praktyce, że w każdej osadzie jest „supermarket” pozwalający zaspokoić potrzeby.

Nie było też problemów z uzupełnianiem zapasów paliwa, gazu i wody. Atrakcyjna była cena paliwa – 1litr diesla kosztował około 0,74 euro !!!!



Jacht posiadał znakomity piec elektryczny (wymaga pracy generatora), pozwalający na wypiek smacznego chleba. 3 bochenki pieczonego chleba wg przepisu Gołki Leśniewskiej zaspokajały dziennie potrzeby załogi.

WALORY POZNAWCZE WYPRAWY:

Założeniem rejsu było dotarcie oraz poznanie ciekawych i odległych zakątków, by równocześnie wszystkim uczestnikom dać możliwość poznania wiedzy z zakresu oceanografii i nautyki. Obecne środki techniczne pozwalają na stałą obserwację pokrywy lodowej a precyzyjne komunikaty służb lodowych uzyskiwane z telefonii gsm zwiększają bezpieczeństwo żeglugi w tym trudnym akwenie. Warto pomyśleć o ryzyku żeglugi prowadzonej w okresie poprzedzającym stan obecnej techniki.

Wiedza z zakresu nawigacji – żegluga na wodach pływowych, astronawigacja – doskonalenie pomiaru wysokości ciała niebieskiego i obliczanie linii pozycyjnej. Każdy chętny członek załogi miał okazję poznać walory manewrowe jachtu poprzez wykonanie ćwiczebnego manewru „człowiek za burta”.

Akwen pozwalał na śledzenie niezwykle ciekawych zjawiska przyrodniczych, w tym obracania się gór lodowych jak też zorzy polarnej (już w sierpniu). Obracanie się gór lodowych ma miejsce szczególnie w 60-kilometrowym fiordzie Ice Fjord Ilulissat, z najbardziej produktywnego lodowca na półkuli północnej - Sermeq Kujalleq. Największe góry lodowe osiadły u ujścia fiordu na głębokości 225-250 m i uwalniają się jedynie w czasie przyływu lub gdy w wyniku erozji zmieniają położenie środka ciężkości. Lodowiec Sermeq Kujalleq to jeden z najszybszych i najbardziej aktywnych lodowców na świecie. Przemieszcza się z prędkością 19 m na dzień. W procesie cielenia corocznie produkuje ponad 35 km³ lodu, czyli 10% produkcji wszystkich lodów w obszarze Grenlandii powstałych poprzez „cielenie” i więcej niż jakikolwiek inny lodowiec poza Antarktydą.

Poznanie warunków rozwoju osadnictwa na Grenlandii. Źródła historyczne przypisują początek osadnictwa na wyspie wodzowi wikingów z 10 wieku Erykowi Rudemu (Erik the Red ok. 950-1003 AD). Eryk, po wygnaniu z Islandii, dotarł do południowej Grenlandii i zapoczątkował osadnictwo na wyspie wraz z grupą wiernych kompanów w roku 982 n.e. W odwiedzanych większych osadach znajdują się muzea pokazujące sprzęt używany przez osadników. W Sissimiut można zobaczyć z rekonstruowany dom darniowy, pochodzący z czasów kultury wikingów. Liczne znaleziska archeologiczne i ruiny w Uummannaq dostarczają dowodów na to, że myśliwi i traperzy mieszkali w tej okolicy od tysiącleci. Jednym z najbardziej niezwykłych odkryć archeologicznych Grenlandii jest odkryta w 1972 stara osada zimowa w Qilakitsoq. Żegluga wokół Cape York – miejsce w którym Inuici i biali ludzie spotkali się po raz pierwszy w 1818 roku. Cape Seddon (pozostałości dawnej osady), Melville Bugt, Meteor Bugt, Savissivik, Morusaq to wszystko miejsca warte

Fantastyczne krajobrazy dają nieprawdopodobnie możliwość fotografowania. Dorobkiem wyprawy jest duża ilość zdjęć i materiału filmowego. Teraz nad ich opracowaniem żmudnie pracują realizatorzy. Trasa rejsu prowadziła przez unikalne zakątki świata. Do nich można zaliczyć jeden z najpiękniejszych archipelagów północy, zwanym „archipelagiem tysiąca wysp”, tworzących unikalny system fiordów i trudny nawigacyjne szlak do Disco Bay.

W programie oglądania przyrody Grenlandii znaczna grupę stanowi fauna. Fascynacje powodują napotkane wieloryby (humbaki). Dla wielu mieszkańców Grelanii polowanie na foki i rybołówstwo jest podstawowym źródłem utrzymania. Uczestnicy wyprawy mieli okazję sporządzać dania z mięs renifera (polecany jest gulasz) i wieloryba (wytworny tatar z wieloryba).



Gulasz z renifera



Tatar z wieloryba



GALERIA FOTORGAFII

Pokazane poniżej zdjęcia dotyczą niektórych zdarzeń z rejsu, dotyczą jedynie części wyprawy obejmującej żeglugę wzdłuż zachodnich brzegów Grenlandii. Można zobaczyć trud załogi szukającej drogi wśród lodów i piękno lodowych krajobrazów tej niesamowitej wyspy.

Kap Alexander z pokładu Nashachata II





Odwrót



Szukanie drogi



Obserwator masztowy







Góry lodowe na ekranie radaru Nashachata II



Siorapaluk



Nashachata II w Siorapaluk



Ilulissat



Ummanaq



Ludzie:

Myśliwy w Sassiviniuk



Oczekiwanie na otwarcie supermarketu



Narsaq – bar hotelowy



Pomocnicy w Appilattoq



Wiatr w żaglach



Produkcja gór lodowych:



Góry lodowe:







Unartog - SPA - naturalne



Stacja badawcza – przed wyjściem z Prins Christian Sund na Atlantyk



Widok ze stacji na Prins Christian Sund



Zorze polarne:



Autor tekstu i zdjęć: Zbigniew Jałocha