

ORVALDI – ARCTICA project

Akademicka wyprawa wokół bieguna północnego

Olgierd Młynarski

Arktyka w okresie letnim łagodnieje – lód jednoroczny częściowo się wytapia, dając żeglarzom szansę na poznanie uroków żeglowania wśród arktycznej bieli.

Rejsy w rejony arktyczne mają już swoją historię, choć było ich stosunkowo niewiele, co tylko podkreśla ich wyjątkowość. Załogi polskich jachtów również miały swój udział w eksploracji Arktyki: najpierw *Gedania* i *Vagabond*, a całkiem niedawno śmiałe eskapady *Starego*, *Nektona*, *Solanusa*, *Nashachaty II* i *Panoramy*. Rejonów arktycznego żeglowania jest wiele – tam, gdzie

pojawia się woda wolna od lodu, tam też pojawiają się jachty. Jest jednak coś, co żeglarzy szczególnie pociąga i stanowi dla każdego duże wyzwanie. Mowa tu o opłynięciu jachtem bieguna północnego Przejściem Północno-Wschodnim, a następnie powrót do Europy przez Przejście Północno-Zachodnie.

PRZEJŚCIE PÓŁNOCNO-WSCHODNIE

Nie było w historii zbyt wiele takich przedsięwzięć. Najtrudniejsze do przepłynięcia jest Przejście

Północno-Wschodnie. Potwierdza to fakt, że pierwsze, pełne i udokumentowane pokonanie go miało miejsce dopiero w 1879 roku. Piszę dopiero, ponieważ próby pokonania tej trasy sięgają XVI wieku, kiedy sądzono (a później okazało się to prawdą), że stanowi ona najkrótszą drogę morską z Europy do Chin i Indii. Pierwszy raz Przejście Północno-Wschodnie przepłynął znany badacz Arktyki, szwedzko-fińskiego pochodzenia, Adolf Erik Nordenskiöld, na żaglowcu *Vega*. Na pierwsze pokonanie tej trasy mniejszym jachtem czekać trzeba było 123 lata, a dokonał tego w 2002 roku francuski żeglarz, Eric Brossier.

BIEGUN PÓŁNOCNY

Opłynięcie bieguna północnego w ciągu jednego sezonu nawigacyjnego to już rok 2010 i dwóch kapitanów: Rosjanin Daniel Gavrilov i Norweg Børge Ousland. Pomysł, jak widać, nie jest nowy, a rozmowy na ten temat toczą się w środowisku żeglarskim nieustannie, choć rejsy tą trasą da się policzyć na palcach jednej ręki.

Żeglarze, uskrzydleni sukcesami wyprawy polarnej Orvaldi – Antarctica z 2004 roku, dookoła Ameryki Południowej i do brzegów Antarktydy, która zrealizowana była na jachcie *s/y Panorama* – flagowej jednostce Jacht Klub Akademickiego Związku Sportowego z Wrocławia, kontynuują swoje wypady, coraz bardziej zbliżając się do bieguna północnego. Świadczą o tym dobitnie organizowane w następnych latach rejsy na *s/y Panorama* na Spitsbergen i Ziemię Franciszka Józefa (2006 r.), na Grenlandię (2009 r.) oraz kolejna wyprawa na Spitsbergen (w roku 2011).

Teraz nadszedł czas, aby zdobyć pełnię Arktyki, okrążając biegun



północny. A ponieważ młodość jest pełna pasji, to wyzwanie podjęli żeglarze akademicki, zrzeszeni w Jacht Klubie AZS Wrocław (do którego przystąpić może każdy chętny), ponownie na jachcie *s/y Panorama*.

PLAN REJSU

Planowana wyprawa została podzielona na osiem etapów. Pierwszy etap rozpoczyna się w Szczecinie i może być kontynuowany w jednym z dwóch kierunków: do Bergen w Norwegii lub do Petersburga w Rosji. Będzie

Wody Arktyki zawsze powodowały szybsze bicie serca u żeglarzy. U tych, którym udało się tam dotrzeć, szacunek i pokora wobec surowości i niedostępności tego akwenu mieszają się z euforią i zachwytem nad jego pięknem.



to uwarunkowane otrzymaniem od władz rosyjskich pozwolenia na przepłynięcie jachtem przez Kanał Białomorski, łączący Morze Bałtyckie z Morzem Białym. Już raz się to udało: w 2009 roku s/y *Panorama*, jako drugi polski jacht w historii, przepłynęła przez ów kanał w rejsie z Archangielska do Petersburga. Jeśli i tym razem się uda, załogi wymienią się w Petersburgu. Następnie *Panorama* pożegluje w kierunku Archangielska, odwiedzając słynne Wyspy Sołowieckie na Morzu Białym. W Archangielsku nastąpi kolejna wymiana załóg. Tu

zacznie się długi etap, w kierunku Alaski.

Jeśli jednak jacht nie uzyska pozwolenia na rejs Kanałem Białomorskim, załogi pożeglują wzdłuż północnego wybrzeża Norwegii, wymieniając się w Bergen, następnie w Bodø i w Kirkenes. W tej wersji w norweskim Kirkenes rozpocznie się dwumiesięczny etap arktyczny. Miejscowość ta jest ostatnim miejscem, w którym można wymienić załogi przed wpłynięciem na wody rosyjskie. Do granicy z Rosją jest stamtąd 12 kilometrów. Wypływając

w kierunku Rosji, należy wziąć pod uwagę konieczność wejścia do Murmańska, aby dokonać rosyjskiej odprawy granicznej. Aby pływać po wodach arktycznych Federacji Rosyjskiej, należy uzyskać stosowne pozwolenie. Załoga wyposażona w ów dokument (uzyskany odpowiednio wcześniej) może dalej żeglować na wschód. Teraz Morze Barentsa i Nowa Ziemia. I tu znów pojawiają się dwie możliwości ominięcia jej: albo od strony południowej, przez cieśninę „Karskije Vorota”, albo od północy, żeglując wprost do

Dikson. Dikson to rosyjskie miasto, w którym można uzupełnić paliwo i zobaczyć krajobrazy, które towarzyszyć nam będą przez kolejne tygodnie żeglugi (choć będą one oglądane głównie przez lornetkę). Po żegludze nadal na wschód i przebyciu 500 mil morskich czeka nas, jak można przypuszczać, najtrudniejsza część tego etapu: okolice Półwyspu Tajmyr i cieśnina „Vil'Kitskogo” – najbardziej wysunięty na północ półwysep Azji. Warstwa lodu utrzymuje się tu najdłużej w roku, a płytczyn i mnóstwo niewielkich wysepek mogą nieźle dokuczyć. Oczywiście, aby przepłynąć jachtem takim, jak *Panorama*, woda musi wolna od lodu. Zdjęcia satelitarne oraz mapy lodowe z ostatnich lat wskazują, że da się tamtędy przepłynąć, ponieważ lód odpuszcza w tym okresie. Po tym odcinku przed nami Morze Łaptiewów i kurs do miasta Tiksi. Odpoczynek, uzupełnienie paliwa i wody, a potem dalej w drogę, aby ominąć Wyspy Nowosyberyjskie i zacumować w kolejnym porcie; mowa tu o Pewek. Tu jacht opuszcza wody rosyjskie, a przed załogą ponad 800 mil morskich, aby dotrzeć do Point Barrow na Alasce.

W tym miejscu rozpocznie się kolejny etap arktycznej przygody. Nowa załoga popłynie w kierunku Europy, mając po drodze do przebycia Przejście Północno-Zachodnie. Zatoka Amundsena, Wyspa Wiktorii, Wyspa Księcia Walii – piękne nazwy, piękne okolice, z pewnością niezapomniane widoki, głównie z dużą ilością białego koloru.

Gdy za rufą zostaną przepiękne krajobrazy Arktyki Zachodniej, przed jachtem znajdzie się Zatoka Baffina a potem zachodnia część Grenlandii. W jej stolicy, mieście

Nuuk przewidziana jest kolejna wymiana załóg. Kurs na Islandię. Kolejna wymiana załóg i żeglowanie w kierunku Bergen w Norwegii, a po drodze Wyspy Owcze i Szetlandy. W Bergen zacznie się ostatni etap wyprawy ze swym portem docelowym, którym jest Szczecin. Jak widać, wiele mil do przebycia, które, po połączeniu etapów, stanowią trasę okrążającą Biegun Północny. Wyprawa zakończy się tradycyjnie w Gdańsku pod Żurawiem.

ORGANIZACJA

Organizacja tego rodzaju eskapady żeglarskiej nie jest prosta. Aby wszystko odbyło się na odpowiednim poziomie, niezbędne są cztery elementy: pomysł, ludzie do jego realizacji, sprzęt – w tym przypadku odpowiedni jacht oraz... coś, o czym rzadko się mówi, szczególnie wśród dżentelmenów, czyli pieniądze. Dopiero odpowiednie powiązanie z sobą tych elemen-



tów daje gwarancję, że wyprawa w ogóle się odbędzie i przebiegnie bezpiecznie i skutecznie. Pomysł z opracowaniem logistycznym jest gotowy. Grono młodych ludzi, wspieranych przez doświadczonych kolegów i koleżanki, mocno zaangażowało się w projekt. Ideą jest przede wszystkim wyzwanie, które stawia nam natura, a to wszystko mobilizuje młodzież do stawiania czoła przeciwnościom na lądzie. Właśnie dlatego pomysł takiej wyprawy narodził się w środowisku akademickim – tam zawarty jest potencjał młodości. Przykładowo, średnia wieku załogi rosyjskiego jachtu *Piotr I*, który przebył tę trasę, nie przekraczała

30 lat. A więc można! Czynnikiem ludzki jest podstawą, szczególnie ze względu na etapy trwające nawet 60 dni i małą liczbę portów po drodze. Wytrzymałość, odporność fizyczna i psychiczna, umiejętność współżycia w grupie na niewielkiej przestrzeni, stanowią ważny element, decydujący o powodzeniu całego projektu. Oczywiście, aby popłynąć, trzeba odpowiednio dużo czasu spędzić na lądzie na przygotowaniach. Każdy z uczestników ma swoją listę spraw, za które jest odpowiedzialny.

JACHT

Jacht, czyli *Panorama*, choć już nieco starszy niż podczas pierwszej wyprawy Orvaldi Antarctica, nadal

jest w bardzo dobrej kondycji i ma nowoczesne wyposażenie. To solidny, stalowy, dwumasztowy kecz, z bardzo wytrzymałym takielunkiem, o sporej autonomiczności, dający poczucie bezpieczeństwa w każdych praktycznie warunkach pogodowych.

Każdy, kto zdecyduje się na uczestnictwo w tym projekcie, powinien mieć własną motywację do pokonania przeciwności, które przyniesie realizacja tego wyzwania. Przygoda w dzikich, nierzadko wręcz dziewiczych rejonach naszego globu, na jachcie, na którym zdani jesteśmy tylko na siebie i swoje umiejętności, obcowanie z przyrodą i warunkami

atmosferycznymi, które w naszych szerokościach geograficznych nie występują, krajobrazy, które Marco Nazzari pokazywał na fotografiach z albumie „Arktyka, ziemia wiecznych lodów”; to chyba wystarczająca motywacja, aby „...spróbować chociaż raz...”. ■

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych do kontaktu z organizatorami wyprawy Orvaldi – Arctica: Orvaldi – Adventure, e-mail: adventure@orvaldi.com.pl lub Jacht Klub AZS Wrocław: e-mail: biuro@jkazs.wroc.pl.



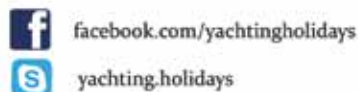
zdjęcia: Włodzimierz Szczepny – ORVALDI-ANTARCTICA 2005

ZAREZERWUJ WAKACJE MARZEŃ!

YACHTING
HOLIDAYS



Oficjalny Partner Grupy:



Czarter luksusowy

Rejsy z załogą

Eventy żeglarskie dla

Największa flota jachtów

Akademia żeglarstwa reg

Czartery jachtów żaglowych i motorowych na Zatoce Gdańskiej

ZAPRASZAMY
NA POKŁAD!

SPRAWDŹ OFERTĘ
CZARTERÓW
I REJSÓW
NA 2013 ROK!



+48 606 906 210 info@yachtingholidays.pl

www.yachtingholidays.pl