

Pierwszy etap - s/y Bies



Nasz rejs zaczynał się w Londynie i był ostatnim, a jak się okazało później, jednym z ostatnich etapów wyprawy żeglarskiej „Za Wikingami 2010”. Wcześniej Bies był w Norwegii, Islandii, Irlandii i Szkocji. Planowaliśmy odbyć dwa etapy: pierwszy z Londynu do Bergen i drugi z Bergen do Trzebieży.

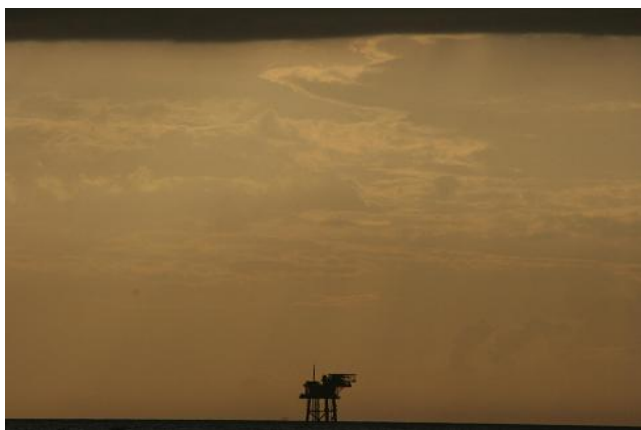
Na jacht przyjechałem zaproszony na pożegnalną kolację poprzedniej załogi. Była dla mnie też wolna koba. Dzięki temu następnego dnia już od samego rana mogliśmy zająć się przekazywaniem jachtu, a nasza załoga przylatywała grupami z Polski w ciągu dnia. W końcu po południu jacht był już w naszych rękach i mogliśmy zacząć się organizować. Po zakupach i zapoznaniu z jachtem (i zwiedzeniu Londynu), następnego dnia po południu, z wysoką wodą ruszyliśmy w dół Tamizy. Do osobliwości tej rzeki, poza znacznymi

plywami sięgającymi głęboko w górę można zaliczyć trzykrotne przekroczenie południka Greenwich w czasie spływania do morza. Przepłynięcie przez centrum miasta nie sprawiło żadnych problemów, udało się to zrobić na tyle szybko, że przed zmianą pływu dostaliśmy się w rejon słabszych prądów i mogliśmy spokojnie płynąć 2-3 węzły nad dnem pod przeciwny prąd. Gorzej, że w nocy, w deszczu i w słabej widoczności. Ale nie były to przeszkody nie do przebycia i nad ranem oglądaliśmy białe klify Dover w świetle wschodzącego słońca. Już przy doskonałej widoczności przekroczyliśmy bez problemów pełną statków Cieśninę Dover i dopłynęliśmy do Dunkierki.

Tam po pierwszym udanym przelocie wystawna obiadokolacja, a głównym daniem były świeże ryby z targu. Wieczorem, na niskiej wodzie przekonaliśmy się jak działa denny muł. Sonda wskazywała 2,1m, a Bies ze swoim 2,5m zanurzenia w ogóle na to nie reagował i zachowywał się tak samo jak na głębokiej wodzie. Nad ranem następnego dnia wypłynęliśmy dalej, na wschód. Według



opinii publicznej w Belgii nie ma nic ciekawego. Na pierwszy rzut oka może i tak się wydawać – wybrzeże ozdobione jest długimi rzędami wielkich ciemnych bloków. Jednak wystarczy wypłynąć dalej do portu, żeby zmienić zdanie. W naszym przypadku wpływalismy do Nieuwpoort. Kilkogodzinny spacer po mieście rozwiął wszelkie wątpliwości – kilka kilometrów za murem bloków mieści się spokojne staro



flamandzkie miasteczko. Może i nie ma tam super zabytków typu zamki, pałace, czy wielkie katedry, ale samo miasteczko jest wyjątkowo przyjazne dla oczu. Po zweryfikowaniu ogólnej opinii wieczorem ruszyliśmy dalej.

Kolejnym punktem programu miały być fiordy norweskie w okolicach Bergen. Szykował nam się długi przelot. Na szczęście prognozy były pomyślne. Tak więc najbliższe 5 dób spędziliśmy na lewym halsie, głównie w baksztagu. W trakcie tego przelotu mieliśmy jednego gościa – gołębia. Spędził z nami parę godzin pogardził podawaną mu fasolą, pobrudził trochę pokład i odfrunął w kierunku jednej z wielu mijanych platform wiertniczych. Wachlarz siły był dosyć



szeroki – zaczynaliśmy od 5-6°B, U wybrzeży Anglii wiatr zdechł na krótko zupełnie, żeby stopniowo powoli się rozwiewać nawet do 8°B niedaleko Norwegii. Potem znów krótki okres ciszy przy bezchmurnym niebie i na koniec typowy jesienny sztorm. Ale wtedy my byliśmy już bezpieczni w Sognefjord – najdłuższym fiordzie Norwegii (203 km długości). Nam się ten sztorm naprzykrzył jedynie wyjątkowo dużym, kilkugodzinnym deszczem. Wreszcie po 140 godzinach nieprzerwanej żeglugi i ok. 600 milach dopłynęliśmy już w tylko lekko siąpiącym deszczu do Bjordal, wsi w jednym z południowych odgałęzień. Jednym z naszych marzeń był prysznic. I to dość szybko się spełniło. Przy sklepie, który był tuż przy nabrzeżu podjechał terenowy samochód na niemieckich rejestracjach i wysiadł z niego



człowiek rozmawiający przez telefon... po polsku! Po chwili, gdy zawarliśmy z nim znajomość, okazało się że jest dyrektorem pobliskiej kopalni kruszywa i... zawiózł nas tam, żebyśmy mogli się wykąpać w kopalnianym prysznicu. Potem jeszcze herbatka, opowieści o morzu i życiu na kopalni i wróciliśmy na Biesa. Nowi znajomi obejrzelі jeszcze jacht i popłynęliśmy dalej.





Noc była dość spokojna, nawet niewiele padało. Nad ranem dopłynęliśmy do Nærøfjord – dopiero tu, kilkadziesiąt mil w głąb fiordu przestało zupełnie padać i się trochę rozchmurzyło. I dopiero teraz mogliśmy podziwiać w pełni norweskie widoki. Ale jakie widoki. Prawie pionowe ściany wystające na kilkaset metrów w górę, a dalej ośnieżone ponad kilometrowej wysokości szczyty gór. No a za parę godzin dopłynęliśmy do najwęższego przesmyku w Nærøfjord. Zrobiliśmy mnóstwo zdjęć, ale jeszcze nam było mało. Postanowiliśmy wykorzystać sytuację – gładka woda, delikatny wiatr, brak deszczu i świetną scenerię – i zrobić sesję zdjęciową Biesa pod żaglami. W specjalnie wyszukanym miejscu, tak żeby było wygodnie, w miejscu przygotowanym do cumowania przy skale (polery między kamieniami), wysiadł z jachtu prosto na skały nasz pokładowy fotograf, a reszta załogi postawiła żagle i zrobiła kilka kółek na tle gór. Były to bardzo wolne kółka, ale były zrobione pod żaglami – mimo jedynie lekkich podmuchów

Bies się poruszał i miał względną sterowność. Po sesji trzeba było podebrać fotografa z brzegu. I tu się stała pierwsza niespodzianka. Podczas gdy byliśmy dziobem nad skałami urwała nam się linka gazu przy manetce. Jedyne co zostało to minimalne obroty spowodowane jedynie wrzuceniem biegu w silniku, na które jacht i tak nawet nie reagował ruchem. Jednak dzięki temu, że wiatru prawie w ogóle nie było, udało nam się bez najmniejszego problemu ustawić jacht burtą do skały. Zacumowaliśmy na wcześniej wyszukanych polerach i zanurkowaliśmy do manetki. Szybko doszliśmy do wniosku, że bez narzędzi niewiele zrobimy, więc tylko zabezpieczyliśmy urządzenie manetki, wykombinowaliśmy z drutu zamienny mechanizm dodawania gazu i ruszyliśmy do jakiegoś portu, żeby się tym na poważnie zająć. Z locji wynikało, że jakiegokolwiek zaopatrzenia możemy się spodziewać w miejscowości Flåm na końcu Aurlandsfjordu i mamy szansę dopłynąć tam za dnia. Rzeczywiście udało się. Niestety nie znaleźliśmy nic co mogłoby nam pomóc w naprawie. W związku z tym tylko usprawniliśmy nasz system dodawania gazu wprowadzając go do kokpitu.

Po wyjściu z Flåm następnego dnia rano ruszyliśmy w kierunku Bergen. Tym razem pogoda była korzystniejsza – padało tylko czasem. Lekki przeciwny wiatr pozwolił na postawienie grota i ostre halsowanie z pomocą silnika przez cały dzień. Po raz drugi wejście do Sognefjord przebywaliśmy w nocy. Nad ranem, kiedy byliśmy już blisko pełnego morza,



osłonięci tylko kilkoma wyspami wiatr odkręcił na północny i mogliśmy już spokojnie na żaglach płynąć w dobrym kierunku. Do Bergen pozostawało jeszcze ok. 40 mil. Dzięki korzystnym warunkom udało nam się tam dotrzeć jeszcze przed wieczorem. Pogoda tego dnia nam wyjątkowo sprzyjała – nawet momentami pojawiało się słońce i tylko parę razy zwilżył przelotny deszczyk. W Bergen nie świeciło pustkami jak w każdym odwiedzanym do tej pory portem w Norwegii. Przy nabrzeżu przy ulicy Bryggen stało kilka motorówek i pojedyncze jachty – ale miejsca dla Nasy wystarczyło bez problemu. Po zacumowaniu zrobiliśmy powierzchniowy klar jachtu, a potem krótki rekonesans po mieście, żeby następnego dnia zrobić wszystko jeszcze raz, ale dużo lepiej i dokładniej. Była niedziela, a załoga wylatywała do Polski dopiero we wtorek rano. Dzięki temu cały poniedziałek mogliśmy przeznaczyć na klar (po dwutygodniowym rejsie było co klarować) i zwiedzanie tego przecież dość dużego i bardzo ciekawego miasta. Niestety nie udało się w pełni suszenie bakist – kilka godzin wietrzenia nie wystarczyło na całkowite wyschnięcie żagli, lin i wszystkiego co woziliśmy w bakistach. Oczywiście deszcz skrócił czas suszenia. W trakcie zwiedzania okazało się też, że zacumowaliśmy w złym miejscu. Jednym z punktów planu była wycieczka na górę Fløyen i zrobienie zdjęcia Biesa razem z całym portem z lotu ptaka. Jednak nasze miejsce postoju było jedynym odcinkiem zasłoniętym przez domy na Bryggen. Widać było jedynie czubki masztów. Musieliśmy zadowolić się tym co było.

Podsumowując załoga była zadowolona z rejsu. Mimo raczej mokrej pogody w Norwegii czasem coś było widać. Mimo bywających silnych wiatrów praktycznie nigdy nie wiało z kierunku przeciwnego (wyłączając jeden dzień w Sognefjord). Udało nam się zrealizować prawie w całości najdłuższą z zakładanych tras. Jedyna awaria (linka gazu) zatrzymała nas na parę godzin, uniemożliwiając odwiedzenie tylko jednego portu – Fjærland i wycieczki do lodowca Jostedal.

W sumie przeplłynęliśmy 1062 mile w ciągu 223 godzin. Największa osiągnięta prędkość to 10,8 w.

