

W 2012 roku Wojewoda Kujawsko-Pomorski Pani Ewa Mes wyróżniła „Za szczególne osiągnięcia żeglarskie na morzu”

kapitana Bronisława Radlińskiego

**za pionierską wyprawę wokół obu Ameryk
z pokonaniem Przejścia Północno – Zachodniego
i Przylądka Horn**

**REJS S/Y SOLANUSA
DOKOŁA OBU AMERYK
„Morskim Szlakiem Polonii 2010-2011”**

Autor: Bronisław Radliński

16 maja 2010 roku Solanus wypłynął z niewielkiej mariny Joshepa Conrada w Górkach Zachodnich na wyprawę, której celem było opłynięcie dwóch Ameryk. Postanowiliśmy w ciągu jednego rejsu zdobyć dwa żeglarskie „ośmiotysięczniki” – Przejście Północno-Zachodnie i przylądek Horn. Myśląc o opłynięciu Ameryk wiedzieliśmy, że przyjdzie nam żeglować przez co najmniej kilkanaście miesięcy. Narodził się pomysł by rejs wokół Ameryk był realizowany pod hasłem „Morskim Szlakiem Polonii”.

Przygotowania do wyprawy trwały prawie pięć lat. Większość tego czasu pochłonął generalny remont jachtu. Gdy w listopadzie 2005 roku przywieźliśmy Solanusa do jego macierzystego portu ... Bydgoszczy, mało kto wierzył, że kiedykolwiek wróci on na morze...

Postanowiliśmy, że w skład stałej załogi wejdą tylko cztery osoby, tak aby dać innym żeglarzom szansę udziału przynajmniej w jednym z kilkunastu etapów wyprawy. W skład stałej załogi weszli Bronisław Radliński (kapitan) Roman Nowak (I oficer), Stanisław Guzek (II oficer) i Witold Kantak (III oficer). Z powodów osobistych Stanisław Guzek musiał zrezygnować z udziału w wyprawie po dopłynięciu do Reykjavíku. Łącznie, na poszczególnych etapach wyprawy wraz z nami udział wzięło ponad trzydziestu żeglarzy i żeglarek. Trasę z Górek Zachodnich do Skagen traktowaliśmy trochę jako rozgrzewkę. Chcieliśmy sprawdzić jacht na wodzie i wyeliminować ewentualne usterki, których nie wykryto wcześniej w porcie. Po drodze wchodziliśmy do Kołobrzegu by usunąć pojawiające się problemy z układem napędowym silnika. Zawinęliśmy też do Kopenhagi w celu zakupu map, których nie udało nam się zdobyć w Polsce. Po dopłynięciu do Skagen pożegnała nas część załogi, a w jej miejsce weszli nowi jej członkowie. Tam również zatankowaliśmy wodę i paliwo. W pełni przygotowani ruszyliśmy w dalszą drogę. Zaraz po wyjściu ze Skagen na granicy dwóch znanych wszystkim żeglarzom cieśnin Skagerrak i Kattegat zastał nas pierwszy sztorm. Przeczekujemy go w norweskim Larvik. Potem już przy dobrych warunkach pogodowych płynie przez Morze Północne odwiedzając Szetlandy i Wyspy Owcze.



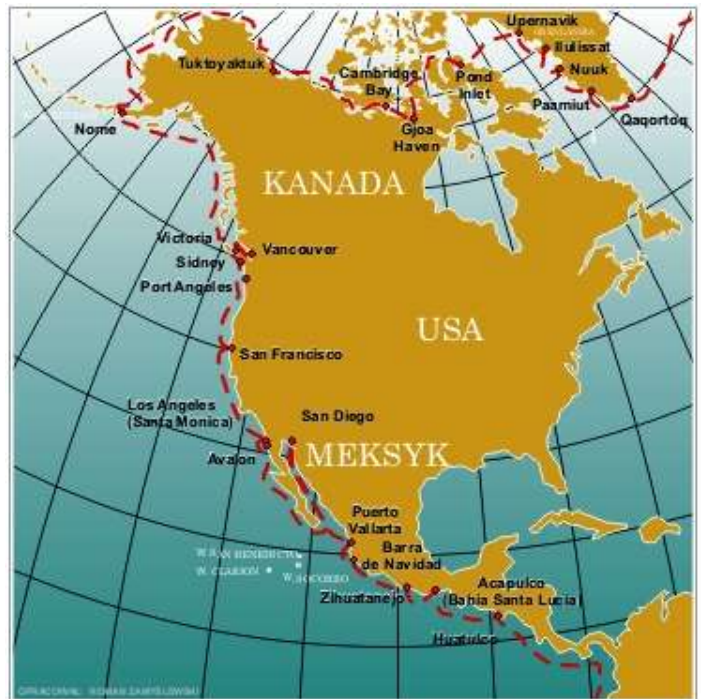
Grenlandia.

Kolejnym celem wyprawy była zachodnia część Grenlandii. Trawersujemy prawą burtą przylądek Farvel, wpływając do Cieśniny Davisa, którą można uznać za bramę do królestwa Arktyki. Pierwszy port do którego zawinęliśmy to urocza osada Qaqortoq w pobliżu której znajdują się ruiny zabytkowej osady Wikingów – Viking Ruin Igaliko. Kolejny przystanek to mała osada wielorybnicza Paamiut. Następnie podążając na północ i podziwiając pierwsze góry lodowe dotarliśmy do Nuuk. To niewielkie miasteczko jest stolicą największej na świecie wyspy – Grenlandii. 15 lipca 2010 a więc dwa miesiące od wypłynięcia z Polski Solanus przepłynął równoleżnik 66°33' czyli Koło Podbiegunowe – umowną granicę Arktyki.

Iluissat. W tej niewielkiej grenlandzkiej osadzie spędziliśmy prawie trzy tygodnie wykonując tytaniczną pracę. Wazący kilkaset kilogramów silnik przy pomocy dźwigu samochodowego wyjęliśmy z jachtu na ląd. Na rozstawionych na ziemi paletach, bez zaplecza warsztatu w surowym arktycznym klimacie z kolegą który przyleciał z Polski z odpowiednimi częściami wymieniliśmy pierścienie łożkowe. Potem należało przenieść maszynę na jacht, odpowiednio ustawić i zamocować. Do końca nie było pewne czy cała ta praca ma sens. Okazało się, że naprawa była skuteczna i mogliśmy kontynuować podróż. By nie tracić czasu a jednocześnie dobrze przetestować silnik płynęliśmy wzdłuż zachodnich brzegów Grenlandii, aż do osady Upernavik.

Nord-West Passage.

Początkiem przejścia Północno-Zachodniego, uznawanego za jeden z najtrudniejszych żeglarskich szlaków, jest cieśnina Lancastera. Oddziela ona Ziemię Baffina od wyspy Devon. Stojąc w porcie Upernavik byliśmy psychicznie i fizycznie gotowi do startu. Dzień po dniu tydzień po tygodniu zdobywamy kolejne mile. Wchodziliśmy do kolejnych osad by lepiej poznać sytuację lodową na dalszej trasie. Najpierw odwiedzamy Pond Inlet, potem rezygnując z wejścia do zapchanej lodem Resolute Bay kierujemy się w stronę cieśniny Peel i wchodzimy do Gjoa Haven na Wyspie Księcia Wiliama a później do Cambridge Bay.



Krajobrazy wokół surowe i monotonne.

Prawie żadnej roślinności tylko nagie skały i woda zapchana lodem. 20 września 2010 na Morzu Czukockim znowu przecinamy Koło Podbiegunowe. Otwieramy шампана - po czterdziestu dniach przedzierania się przez Przejście Północno-Zachodnie zdobyliśmy je!

Szczęśliwi docieramy do Nome na Alasce. Tam pokład opuszczają Monika Witkowska i Damian Chorążewicz. Po krótkim odpoczynku i uzupełnieniu zapasów musimy płynąć dalej. Celem wyprawy jest odległy Horn a żeby tam, dotrzeć musimy przepłynąć cały Pacyfik. W ciągu kilkunastu dni trudnej żeglugi dotarliśmy do Wysp Królowej Charlotty. Przez ten czas dni bez sztormu było tylko kilka.

Postoje w Kanadzie, USA i w Meksyku zawsze zaskakiwały nas gościnnością Polonii. Mieliśmy okazję zwiedzić najciekawsze miejsca w portach, które odwiedziliśmy. Od obiektów olimpijskich w Vancouver, przez aleję gwiazd w Hollywood atrakcje San Francisco i San Diego po słynne pokazy skoków ze skał w Acapulco. W odległym Meksyku w gronie rodaków spędziliśmy Boże Narodzenie i Nowy Rok.

Równik i droga do Valparaíso.

W niezapomnianej atmosferze częstych spotkań z Polonią, płynęliśmy w stronę równika. Od Vancouver był z nami Jarek Pietras, którego znałem dobrze z wcześniejszych wypraw. Przejście z półkuli północnej na południową postanowiliśmy uczcić na wyspach Galapagos, gdzie podziwialiśmy słynne cuda przyrody. Potem ruszyliśmy dalej na południe w stronę Chile.

Horn.

Gdy wreszcie dotarliśmy do Valparaíso i kolejny raz przeszliśmy przez korowód odpraw urzędowych rozpoczęliśmy przygotowania do żeglugi w ryczących czterdziestkach i wyjących pięćdziesiątkach. Jacht wyjęto z wody i zgolono mu brodę, która tak bardzo nas hamowała. Sprawdziliśmy takielunek a wszystkie świetliki zabezpieczyliśmy grubymi osłonami ze sklejki. We wnętrzu zapanowały egipskie ciemności. Wszystko robiliśmy w wielkim pośpiechu, bo na półkuli południowej zbliżał się koniec lata i warunki meteorologiczne w rejonie Hornu były coraz gorsze. Na szczęście znowu mogliśmy liczyć na pomoc Polaków. W tym przypadku było to szczególnie ważne bo ciągle „maniana” (jutro) z ust tubylców opóźniało wszystko.

Wkrótce byliśmy gotowi płynąć dalej. Początkowo żegluga była spokojna przy umiarkowanym wietrze i łagodnej fali. Warunki pogodowe zmieniły się diametralnie. Potem aż do Hornu wiało cały czas powyżej 5-6°B a trzykrotnie przeszły sztormowe niże zwiększając siłę wiatru do 9°B. Solanus znowu kładł się na wodzie mocząc salingi. Stojąc przy sterze trzeba było być bardzo skupionym by nie zrobić niekontrolowanego zwrotu i nie ustawić jachtu bokiem do ogromnych fal. Trzytygodniowy prawie wysiłek został wkrótce nagrodzony przez Neptuna. 29 marca 2011 roku dane nam było zobaczyć skały Nieprzejednanego. Wielka to była radość, szczególnie, że Horn zdobyliśmy w tej samej wyprawie w ciągu której zdobyliśmy też Nord West-Passage.

Ziemia Ognista.

Korzystając z tego, że obecnie żegluguje się przy użyciu GPS zaraz po opłynięciu Hornu mogliśmy pewnie i bezpiecznie wejść do kanału Beagla. Dawniej, gdy prowadzono nawigację zliczeniową, połączoną z obserwacją linii brzegowej mało kto ryzykował wejście do cieśnin między Wyspami Ziemi Ognistej. Szybko zmieniające się warunki pogodowe, opady i mgły w połączeniu z rozfalowanym morzem sprawiały, że bardziej rozsądnym było płynąć z dala od lądu aż do Falklandów. Zacumowaliśmy w Port Williams. Tu po rutynowej inspekcji takielunku zauważyliśmy zerwanie 3 linek wanty kolumnowej grot masztu. Należało jak najszybciej wantę zdemontować i zarobić końcówki na nowo bo istniało poważne ryzyko zerwania wanty i złamania masztu.

Z argentyńskiego Port Williams przepłynęliśmy do pobliskiego portu Ushuaia w Chile gdzie wykonaliśmy niezbędną naprawę. Stąd także kilku członków załogi (Antoni Bigaj, Jarosław Pietras i Włodzimierz Palmowski) mogło wrócić samolotem do kraju.



Droga do domu.

Na Solanusie podobnie jak po przejściu Nord-West Passage została tylko stała trzyosobowa załoga. W tym składzie, ruszyliśmy w stronę domu mając jeszcze do przejścia cały Atlantyk. Powrót z Ushuaia do Polski trwał pół roku. Najpierw w trzyosobowym składzie odwiedziliśmy Polonię w Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro i kilku innych portach Argentyny, Urugwaju i Brazylii. W Salvadorze dołączyli do nas Tomek Marasek i Wojtek Śmigiel. Z nimi popłynęliśmy na Wyspy Azorskie. W upałach przedzieraliśmy się przez pas cisz równikowych a potem przez tzw. końskie szerokości. Potem z kolejnymi nowymi załogantami odwiedziliśmy porty we Francji, Belgii, Holandii i w Niemczech. 1 października 2011r, po 502 dniach spędzonych na morzu, po przepłynięciu Nord-West Passage i Hornu, odwiedzeniu dwudziestu państw i pięćdziesięciu portów wróciliśmy do domu. Do portu macierzystego Bydgoszcz.



Uwagi redakcji:

- *Solanus jest czwartym jachtem w historii światowego żeglarstwa, a pierwszym jachtem polskim, który w jednym rejsie opłynął obie Ameryki pokonując Przejście Północno-Zachodnie i Przylądek Horn.*
- *Jury Nagród Honorowych „Rejs Roku” i „Srebrny Sekstant” w Gdyni przyznało kapitanowi Radlińskiemu prestiżową II nagrodę „Rejs Roku 2010” za pokonanie Przejścia Północno – Zachodniego i II nagrodę „Rejs Roku 2011” za opłynięcie Przylądka Horn.*