

## s/y Barlovento II powraca z wyprawy w Arktykę

po ustanowieniu wynikiem 82°37,018'N światowego rekordu żeglugi na północ bez wmarzania w lód dla jednostek sportowych

### Podsumowanie wyprawy „Lodowe Krainy 2014-2015”

---

Gdynia, 8 października 2015

**W czwartek, 8 października 2015, do nabrzeża Basenu Jachtowego im. Mariusza Zaruskiego w Gdyni zacumował polski jacht Barlovento II powracający z arktycznej wyprawy „Sekstant Expedition – Lodowe Krainy 2014-2015”. Jacht i jego załoga pod dowództwem kpt. Macieja Sodkiewicza podczas swojej podróży ustanowili 6 sierpnia 2015 ustanowili w rekord świata w żegludze na północ dla jachtów sportowych – bez wmarzania w lód.**

#### O WYPRAWIE

Wyprawa „Lodowe Krainy 2014-2015” została zorganizowana przez kpt. Macieja Sodkiewicza, choć nie od razu jako dwuletnie przedsięwzięcie. Na 2014 rok żeglarze stawiali sobie bardzo ambitne cele odwiedzenia w zasadzie wszystkich rejonów europejskiej Arktyki – i dotarcia najdalej na północ, jak tylko się da.

Jednak Arktyka miała w stosunku do ekipy „Lodowych Krain” inne plany – łaskawie pozwoliła dotrzeć na Wschodnią Grenlandię, Jan Mayen i Spitsbergen, ale dalszą drogę na północ zagroziła lodem, który czekał wyjątkowo nisko. Mimo wspaniałych wrażeń, z którymi żeglarze wrócili do Polski, wszystkich męczyło poczucie niedosytu.

Dlatego wśród uczestników projektu zapadła decyzja o powrocie w Arktykę w kolejnym sezonie. Tylko przez upór, wytrwałość – i pokorę – możliwe jest zrealizowanie żeglarskich planów w rejonach o skrajnym klimacie. W 2015 roku ekipa „Lodowych Krain” skoncentrowała się na żegludze w rejonie archipelagu Svalbardu, podporządkowując całość wyprawy próbie pobicia światowego rekordu w żegludze na północ.

#### LODOWE KRAINY 2014

Trasa wyprawy Lodowe krainy 2014 została podzielona na 8 etapów, wiodących z Gdyni przez Norwegię, Islandię, zagubioną na oceanie wyspę Jan Mayen, mało znaną i zalodzoną Grenlandię Wschodnią - a później wzdłuż paku lodowego na Spitsbergen - i dookoła Svalbardu, a kto wie, może i daleko na północ.

Długo wydawało się, że te ambitne plany uda się zrealizować: Jacht spisywał się dzielnie, lód ustąpił szybko, dzięki czemu możliwe było dotarcie do brzegów Grenlandii Wschodniej i eksploracja tamtejszych fiordów pełnych imponujących gór lodowych. Załoga Barlovento II obserwowała, jak rodowici Grenlandczycy polują na foki i wieloryby, odwiedziła też letnie osady, gdzie myśliwi polują na woły piżmowe. Jan Mayen, zwykle mgliste, przywitało Barlovento słoneczną, bezwietrzną pogodą, dzięki czemu można było bezpiecznie zakotwiczyć u jego brzegów.

Jednak, gdy żeglując wzdłuż paku lodowego wyprawa dotarła do wybrzeży Spitsbergenu, trzeba było przyznać, że planów opłynięcia Svalbardu zrealizować się nie da: w 2014 roku lód nie odsunął się od północnych brzegów archipelagu. Nigdzie w europejskiej części Arktyki nie cofnął się powyżej 81°N. Dryfujące na południe masy lodu groziły, że uwiężą w lodzie Barlovento II, gdy próbowało wpłynąć w

północne wejście do cieśniny Hinlopen. Dzięki dobremu zabezpieczeniu meteorologicznemu udało się bezpiecznie opłynąć Spitsbergen – ale plany żeglowania dalej na północ trzeba było odłożyć na kolejny rok.



*Track s/y Barlovento II dokumentujący trasę szczytowego etapu wyprawy Lodowe Krainy 2015 – z rekordową pozycją 82°37,018'N. (fot. Dariusz Gadomski)*

## LODOWE KRAINY 2015

W 2014 roku Arktyka przypomniała ekipie Lodowych Krain o swojej nieprzewidywalności. Jednak nie złamała ducha – w końcu kiedy chce się żeglować w lód, trzeba czasem z pokorą zawrócić. A potem spróbować jeszcze raz.

Zaplanowana na 2015 rok „Dogrywka z Arktyką” była skromniejsza logistycznie i skoncentrowana na próbie pobicia światowego rekordu w żegludze na północ. Dlatego kpt. Sodkiewicz połączył siły z wyprawą „Śląska Pozytywna Energia w Arktyce” organizowaną przez Żeglarski Klub Morski w Katowicach – armatora Barlovento II. Śląskie załogi zaprowadziły jacht w Arktykę, natomiast ekipa Lodowych Krain zaplanowała tylko trzy etapy północne, w tym najdłuższy, trzytygodniowy etap szczytowy startujący w stolicy Spitsbergenu – Longyearbyen, kiedy na pokład miała wejść najbardziej doświadczona załoga.

Plan na szczytowy etap zakładał dotarcie na wschodnią stronę archipelagu Svalbardu, dalszą żeglugę na północny-wschód z możliwością wplynięcia na wody rosyjskiej Arktyki, aż do osiągnięcia granicy lodu - a potem powrót do Longyearbyen.

Jednak gdy tylko załoga etapu szczytowego znalazła się na Spitsbergenie, jasne było, że Arktyka nie pozwoli tak łatwo zrealizować tych planów: Z trzech dróg prowadzących na wschodnie wybrzeża Svalbardu,

wszystkie były zamknięte: na północy i w cieśninie Hinlopen zalegał lód, a za południem panowała sztormowa pogoda – z przeciwnymi wiatrami.

Kapitan i załoga wspólnie ocenili, że sytuacja lodowa ma szansę najszybciej zmienić się na lepsze w cieśninie Hinlopen. I rzeczywiście – na mapach lodowych sytuacja w cieśninie szybko się poprawiała. Jednak mimo dwóch prób znalezienia drogi przez lód, nie udało się znaleźć przejścia dość szerokiego, by bezpiecznie przeprowadzić przez nie Barlovento.

Do końca rejsu pozostało tylko 11 dni, kolejna próba musiała być ostatnią. Postanowiono sprawdzić, jak wygląda sytuacja lodowa nad Ziemią Północno-Wschodnią – najbardziej północną wyspą archipelagu. Decyzja okazała się słuszna – na północy lodu było znacznie mniej – przynajmniej do czasu. Stopniowo Barlovento II wpłynęło w bardzo rozległe pole lodowe, na tyle gęste, że trzeba było rozsuwać lód przed dziobem bambusowymi tykami. W końcu rankiem 5 sierpnia, po dziesięciu godzinach ciężkiej żeglugi w lodzie, jacht przebił się na wschodnią stronę Svalbardu.



*s/y Barlovento II w polu lodowym powyżej Ziemi Północno-Wschodniej – 5 sierpnia 2015 (fot. Maciej Sodkiewicz)*

Droga na północny-wschód była otwarta. Można było postawić żagle i skupić się na wypatrywaniu granicy lodu na zamglonym horyzoncie. 6 sierpnia 2015 Barlovento II najpierw wyrównało własny, ustanowiony w 2013 roku polski rekord żeglugi na północ ( $82^{\circ}10,550'N$ ), a potem wyrównało światowy rekord ustanowiony w 2012 roku przez rosyjski jacht Piotr I ( $82^{\circ}18,200'N$ ). Wreszcie o godzinie 17:17 musiało zawrócić przed zwartym wałem lodu unoszącym się na wodzie. GPS informował, że znajdowało się wówczas na szerokości geograficznej  $82^{\circ}37,018'N$ . Ustanowiony został w ten sposób nowy rekord świata w żegludze na północ bez wmarzania w lód dla jachtów sportowych.

Celebrowanie sukcesu odłożono jednak na później ze względu na przejmujące zimno – i wszechobecną wilgoć. Przez kolejnych pięć dni powrotu na Spitsbergen ekipie Lodowych Krain towarzyszyła gęsta mgła, niebezpieczna przez to, że ukrywała unoszące się na wodzie lodowe growlery.

Kiedy 13 sierpnia wieczorem Barlovento II zacumowało bezpiecznie do kei w Longyearbyen, zachodni Spitsbergen wydawał się załodze ciepłą krainą o łagodnym klimacie, leżącą gdzieś daleko na południu!

### KAPITAN MACIEJ SODKIEWICZ

Niespokojny duch, którego ciekawość świata stale pcha w najodleglejsze i najtrudniej dostępne miejsca na Ziemi. Zawsze pod żaglami, bo tylko w ten sposób można jeszcze poczuć smak pionierskiej przygody. Wybierając cele kolejnych podróży kieruje się dewizą: „...bo tam nas jeszcze nie było!”. Pod żaglami przebył ponad 75 000 mil. Dotarł na Spitsbergen, Ziemię Franciszka Józefa, Alaskę, Grenlandię i na Antarktydę. Trzykrotnie opłynął Przylądek Horn. Od dłuższego czasu aktywnie eksploruje wody na granicy podbiegunowej czapy lodowej – m.in. w 2013 roku ustanowił rekord polskiego żeglarstwa polarnego dopływając na szerokość 82°10,5 N.

Za swoją działalność na rzecz polskiego żeglarstwa w 2012 roku został odznaczony przez prezydenta Bronisława Komorowskiego Brązowym Krzyżem Zasługi, a rok później otrzymał nagrodę w konkursie Conrady - Indywidualności Morskie. Za wyprawę Rosyjska Arktyka 2013 otrzymał wyróżnienie w konkursie Rejs Roku 2013, a także nagrodę Podkarpacki Rejs Roku i wyróżnienie Bractwa Kaphornowców. Jako osoba zasłużona dla swego rodzinnego miasta otrzymał tytuł Tczewianina Roku 2013. Za wyprawę „Lodowe Krainy 2014” otrzymał nagrodę Złota Omega – Wielkopolski Rejs Roku.



*Pamiątkowe zdjęcie załogi s/y Barlovento II po dotarciu do granicy lodu na 82°37,018'N – 6 sierpnia 2015 (fot. Michał Szewczyk)*

## SEKSTANT EXPEDITION TEAM

Grupa żeglarzy, których łączy zamiłowanie do eksploracji odległych i rzadko uczęszczanych zakątków świata. Wszyscy oni w tym czy innym momencie życia spotkali kpt. Macieja Sodkiewicza i zaczęli razem z nim realizować swoje żeglarskie marzenia. Niektórzy pojawili się wcześniej, inni dołączyli do ekipy później, nie zawsze wszyscy żeglowali na jednym pokładzie. Ale ilekroć Maciek rzucał pomysł ambitnego rejsu, wszyscy od początku wiedzieli, że będziemy częścią tego projektu - bez względu na to, ile czasu i pracy kosztowałaby jego realizacja. W ten sposób dotarli już na Alaskę, Antarktydę, Ziemię Franciszka Józefa, Grenlandię – i Spitsbergen. W końcu wspólnym celem całej ekipy stało się szukanie granicy lodu - tej położonej najdalej na północ.

Ponieważ było jasne, że żeglując na północ w poszukiwaniu granicy lodu załoga Barlovento II napotka niesprzyjające warunki, do udziału w szczytowym etapie wyprawy kpt. Sodkiewicz namówił doświadczonych żeglarzy, którzy sprawdzili się już wielokrotnie w trudnych sytuacjach i brali udział we wcześniejszych wyprawach na pokładzie Barlovento II:

Grzegorz Balnis  
Ewa Banaszek  
Darek Gadomski  
Monika Grońska

Artur Kruk  
Michał Szewczyk  
Kacper Winiarczyk  
Marek Zdebski

## JACHT

Wyprawa odbyła się na stalowym jachcie typu Rigiell, którego armatorem jest Żeglarski Klub Morski w Katowicach. Barlovento II wybudowano w 1988 roku w Stoczni Remontowej w Szczecinie. Powstał z myślą o dalekich i trudnych wyprawach. To właśnie na tym jachcie ekipa SEKSTANT EXPEDITION ustanowiła w 2013 roku rekord Polskiego Żeglarstwa Polarnego, żeglując powyżej Ziemi Franciszka Józefa i osiągając szerokość geograficzną 82°10,5'N.

Jacht Barlovento II już wcześniej zasłynął wyprawami polarnymi. W 1994 roku dopłynął do Jan Mayen ( rejs uhonorowany II nagrodą w konkursie Rejs Roku). Dwa lata później ponownie pożeglował w Arktykę, tym razem okrążając zachodni Spitsbergen (rejs uhonorowany Srebrnym Sekstantem - I nagrodą w konkursie Rejs Roku). W trakcie wyprawy w 2014 roku jacht nie tylko ponownie odwiedził oba te miejsca, ale zdążył jeszcze dwukrotnie dotrzeć do wybrzeży wschodniej Grenlandii.

## Podstawowe dane techniczne Barlovento II

**Długość:** 15,90 m  
**Szerokość:** 4,37 m  
**Kadłub:** Stal

**Typ ożaglowania:** kecz bermudzki  
**Powierzchnia żagli:** 100 m<sup>2</sup>  
**Moc silnika:** 54 KM



*s/y Barlovento II w Isfjorden, 13 sierpnia 2015 (fot. Ewa Banaszek)*

## **EKSPLORACJA ARKTYKI**

Morska eksploracja Arktyki wiązała się początkowo głównie z poszukiwaniem bardziej ekonomicznych dróg handlowych przez przejścia Północno-Wschodnie i Północno-Zachodnie. Gdy okazało się, że wiecznie zablokowane przez lody szlaki morskie nie są opłacalne, na arenę podboju Arktyki wkroczyli XIX-wieczni podróżnicy i badacze, których iście magnetyczną siłą przyciągał biegun północny – i mityczny ląd, który miał go otaczać.

Ikona heroicznej ery podboju Arktyki stała się wyprawa norweskiego statku Fram, dowodzona przez Fridtjofa Nansena. Zaprojektowany tak, by oprzeć się niszczącej sile lodu Fram opuścił macierzysty port w 1893 roku i pożeglował na północ by specjalnie dać zamknąć się w lodzie. Stało się to 5 października 1893 na pozycji  $78^{\circ}49'N$   $132^{\circ}53'E$  – załoga wyjęła ster i zacumowała kadłub do lodu. Fram rozpoczął swój ponad dwuletni dryf wmarznięty w pokrywę lodową, w trakcie którego 15 listopada 1895 roku osiągnął maksymalną szerokość geograficzną  $85^{\circ}55'N$ .

Ponad sto lat później badawczo-eksploracyjne tradycje Framy w Arktyce kontynuował francuski statek badawczy Tara. W ramach wyprawy Tara Arctic 4 września 2006 roku Tara osiągnęła pozycję  $79^{\circ}53'N$   $143^{\circ}17'E$  a następnie, po wyjęciu bliźniaczych sterów, została wepchnięta w lód przez rosyjski lodołamacz Kapitan Dranitsy, zacumowała do otaczającego ją lodu i wmarzła. Od tej pory Tara dryfowała jako polarna stacja badawcza przez ponad 500 dni i wmarznięta w pak lodowy dotarła 28 maja 2007 roku na pozycję  $88^{\circ}32'11''N$ . Dalej na północ – nawet do samego bieguna - docierają tylko lodołamacze.

## **REKORDY ARKTYCZNE ŻEGLARSTWA SPORTOWEGO**

Niewiele jachtów sportowych zapuszcza się w odległe rejony Arktyki. Niewielkie jednostki nie mogą wmarzać w lód - to dla nich śmiertelne niebezpieczeństwo – więc wyprawa na daleką północ to nieustanne

równoważenie ryzyka i pragnienia przygody. Żeglowanie po arktycznych wodach wymaga również ogromnego hartu ducha załogi, która na jachcie będzie spędzać długie tygodnie w zimnie i wilgoci.

Dotychczasowy rekord w żegludze na północ jachtem sportowym bez wmarzania w lód został wspólnie ustanowiony przez dwa jachty: Piotr I (Rosja) oraz Luna (Niemcy) dnia 26 lipca 2012, osiągając pozycję 82°18,2'N 059°04,3'E. Od 6 sierpnia 2015 palmę pierwszeństwa dzierży Barlovento II.

<b>Szerokość</b>	<b>Data</b>	<b>Jacht</b>	<b>Bandera</b>	<b>Kapitan</b>
82°37,018N	2015-08-06	Barlovento II	Polska	Maciej Sodkiewicz
82°18,200N	2012-07-26	Piotr I	Rosja	Danil Gavrilov
82°18,200N	2012-07-26	Luna	Niemcy	Astrid Ewe
82°10,550N	2013-07-20	Barlovento II	Polska	Maciej Sodkiewicz
82°02,000N	1991	Vagabond'eux	Francja	Janusz Kurbiel
82°00,240N	2006-07-04	Panorama	Polska	Piotr Kuźniar
82°00,000N	2011-08-14	Apostol Andriej	Rosja	Nikolay Litau
81°46,800N	2013	Alter Ego	Malta	Stanislav Ershov
81°38,000N	2007-08-02	Dagmar Aen	Niemcy	Arved Fuchs
81°37,500N	2013	Sarema	Finlandia	Pekka Kauppila
81°35,000N	2013	Lady Dana 44	Polska	Ryszard Wojnowski
81°34,200N	2012-08-30	HiOcean One	Polska	Maciej Sodkiewicz
81°33,800N	2013	Anna Margaretha	Holandia	Heinz Wutschke
81°30,200N	2012	Nashachata II	Polska	Zbigniew Jałocha

---

## MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Wybrane strony źródłowe dla podanych powyżej faktów dotyczących eksploracji Arktyki:

- Redagowana na bieżąco relacja oraz mapa z zaznaczoną dokładną trasą Lodowych Krain 2015 znajduje się na internetowej stronie wyprawy:  
[www.lodowe-krainy.pl](http://www.lodowe-krainy.pl)
- Wyprawa Fridtjofa Nansena na statku Fram:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Nansen's\\_Fram\\_expedition](https://en.wikipedia.org/wiki/Nansen's_Fram_expedition)
- Statek badawczy Tara – informacje o statku i bieżących wyprawach:  
<http://oceans.taraexpeditions.org/>
- Log wyprawy Tara Arctic:  
[http://arctic.taraexpeditions.org/en/beginning-of-the-drift.php?id\\_page=129](http://arctic.taraexpeditions.org/en/beginning-of-the-drift.php?id_page=129)
- Strona wyprawy rosyjskiego jachtu Piotr I w Arktykę z roku 2012:  
<http://rusarc.com/index.php/regata-ar-80dg-2012-2/>
- Blog kapitan niemieckiego jachtu Luna z wyprawy w Arktykę w 2012 roku:  
<http://blog.luna-segelt.de/?paged=2>
- Strona wyprawy rosyjskiego jachtu Apostol Andrey w Arktykę w 2011 roku:  
<http://litau.ru/2011/08/17/4048>
- Portal Polskie Żeglarstwo Polarne - wszechstronne źródło informacji o polskich wyprawach polarnych redagowany przez kpt. Ewę Skut: <http://www.polskiezeglarstwopolarne.pl/>

## DANE KONTAKTOWE

### **Koordynacja wyprawy:**

kpt. Maciej Sodkiewicz  
tel.: +48 791167981  
mail: [biuro@sekstant.pl](mailto:biuro@sekstant.pl)

### **Zespół brzegowy:**

Ewa Banaszek  
tel.: +48 602177220  
Mail: [ewa@sekstant.pl](mailto:ewa@sekstant.pl)

### **Kontakt dla mediów:**

Patrycja Spytek  
tel.: +48 665 380 494  
mail: [wyprawa@lodowe-krainy.pl](mailto:wyprawa@lodowe-krainy.pl)