

# Grenlandia – instrukcja obsługi

**Artur Krystosik**

W ramach przygotowań do wyprawy Shackleton 2015 (<http://www.shackleton2015.pl>) jako cel na rok 2011 postawiliśmy sobie eksplorację zachodniego wybrzeża Grenlandii i dotarcie możliwie daleko na północ. Niniejszy artykuł jest zapisem doświadczeń zgromadzonych podczas przygotowań i samego rejsu.

## **Jak dostać się na Grenlandię**

Na Grenlandii nie ma marin ani firm czarterowych. Jedynym sposobem aby tam żeglować jest dopłynąć jachtem z Europy lub Ameryki. Wymiany załóg można przeprowadzić w jednym z nadmorskich portów: Nuuk, Sisimiut, Aasiat. Na Grenlandię można dolecieć przez Reykjavik lub Kopenhagę. Lecąc przez Kopenhagę (linia Air Greenland) lądujemy w Kangerlussuaq głównym porcie lotniczym Grenlandii, skąd małym samolotem lub śmigłowcem można dostać się do innych miast i osad na wyspie. Lecąc przez Reykjavik można wylądować od razu w stolicy wyspy Nuuk. Lot odbywa się małym śmigłowym samolotem, który jest w stanie wylądować na tym niewielkim lotnisku. Co ciekawe, samoloty i lotniska Grenlandzkie są na tyle niewielkie że pasażerowie są ważeni przed lotem.

Lecąc przez Kopenhagę kupujemy bilet łączony, co jest o tyle korzystne że połączenia są skomunikowane i w przypadku opóźnień samoloty na siebie czekają a linia lotnicza odpowiada za całość podróży. Lecąc przez Reykjavik, bilety na poszczególne odcinki należy kupować oddzielnie, i brać na siebie całe ryzyko związane z przesiadkami. Spóźnienie na lot może być bolesne, w 2011 r. loty do Nuuk były co dwa dni. Koszt lotów nie są małe. W dwie strony wynosi to około 4 tyś. PLN.

Dla tych którzy po rejsie chcą jeszcze kilka dni zostać na Grenlandii (a warto) jest dostępna jeszcze inna opcja. Do Reykjaviku latają małe prywatne linie lotnicze, w których prezesem, pilotem, mechanikiem i sprzątaczką jest jedna osoba ;-). Cena takiego przelotu jest niższa niż Air Greenland, ale rozkładu lotów nie udało się znaleźć w sieci, a jedynie w informacji na lotnisku.

Dla porządku należy wspomnieć o dwóch dodatkowych możliwościach. Teoretycznie wymianę można zorganizować w Kangerlussuaq ale miasto leży na końcu długiego, osiemdziesięciomilowego fiordu, infrastruktura portowa praktycznie nie istnieje, i mam również spore wątpliwości co do dostępności zaopatrzenia.

Można również spróbować wymiany w innym porcie np. leżącym dość daleko na północy Uppernavik. Niestety loty do takich miejsc wymagają dodatkowej przesiadki, są rzadsze, a ceny sporo wyższe. Do niektórych osad latają wyłącznie śmigłowce. Należy się więc liczyć z brakiem miejsc.

## **Zaopatrzenie**

Najtaniej zrobić zakupy poza Grenlandią, ale nie zawsze jest to możliwe. Hipermarkety sieci Pisiffik (<http://www.pisiffik.gl/>) czy Pilersuisoq (<http://pilersuisoq.gl/>) są we wszystkich większych miejscowościach. Ceny są nieco niższe niż w Danii. Mile zaskoczył nas świetnej jakości chleb, który długo utrzymywał świeżość. Własnoręczny wypiek okazał się zupełnie zbędny.

Paliwo dostępne było we wszystkich większych portach i to w cenie znacznie niższej niż w Polsce. Zaskoczeniem okazał się trudny dostęp do wody pitnej. A to nie było

węża, a to nie było kuraska, a jak był wąż i kurasek, to nie było pana od węża. Zdarzyło się również że pracownicy firm używających jej do mycia łodzi odmówili zatankowania jej do picia. Nawet za pieniądze! Do tankowania wody warto mieć kilka plastikowych kanistrów, można ją wtedy przynieść z miasta lub z pobliskiego strumienia.

Asortyment typowo żeglarski jest niewielki i bardzo drogi, natomiast przemysłowy i narzędziowy dość bogaty choć tanio nie jest.

Jeśli chodzi o możliwości napraw to nie było z tym większych problemów. W końcu kutrów jest tam mnóstwo i fachowcy są, choć czasem mogą wybrać się na polowanie :) Ale nie liczyłbym na znalezienie żaglomistrza. Wykonane przez nas naprawy obejmowały wymianę alternatora, zakucie nowych sterociągów i spawanie aluminiowego mocowania bomu.

Generalnie nie ma problemów z prysznicami, ale za każdym razem trzeba było zapytać miejscowych. W każdej miejscowości był albo ośrodek sportu, albo schronisko a w ostateczności hotel. Prysznic czasem był za darmo czasem trzeba było zapłacić. Opłat portowych nie zarejestrowaliśmy.

### **Warunki nautyczne**

Obszar dostępny dla eksploracji ograniczony jest głównie przez zalodzenie. Niesione przez Prąd Wschodniogrenlandzki masy lodu praktycznie uniemożliwiają dostęp do wschodniego wybrzeża Grenlandii. Pak lodowy rozciąga się kilkadziesiąt mil poza Kap Farvel, tak że nawet wejście do Paamiut leżącego już na zachodnim wybrzeżu może okazać się trudne. Dalej na północ wody są wolne od lodu. Sprawia to płynący w kierunku północnym ciepły Prąd Zachodniogrenlandzki. Na całym obszarze możemy jednak spotkać góry lodowe, które pochodzą z cielących się grenlandzkich lodowców. W ich pobliżu zagęszczenie lodu może być bardzo duże. Przykładem jest Ilulissat. Port położony obok najszybciej cielącego się lodowca na świecie. Wyrzucane masy lodu są tak ogromne, że wejście do portu wymaga wielogodzinnego kluczenia w labiryncie gór lodowych, growlerów i kry, a czasem okazuje się niemożliwe. Opis naszych perypetii z wejściem do Ilulissat można znaleźć na <http://www.shackleton2015.pl/artykuly>.

Wiatry przeważnie wieją z kierunków północnych lub południowych ze średnią siłą 4B, ale zdarzają się również wiatry powyżej 8B. Można również napotkać długotrwałe okresy ciszy, stąd sprawny silnik i duży zapas paliwa są ważne w tych rejonach.

Skok pływu wacha się pomiędzy 2.5m na Kap Farvel, 3.5m w Nuuk i 1m w UUmmanaq. Nie stanowi to większego problemu ponieważ w portach zwykle cumuje się do kutrów. Prądy pływowe są mało zbadane i podlegają silnym fluktuacjom wiatrowym, ale generalnie są słabe.

Duże obszary wód grenlandzkich to ciągle białe plamy. Widoczny gdzieś na mapie rząderek pomiarów głębokości wskazuje przejście statku. Można również zauważyć niespodzianki pod postacią kamieni leżących 2m pod wodą, otoczonych dużymi obszarami bez jakiegokolwiek informacji o głębokości. Im bliżej brzegów i im bardziej na północ tym białych plam więcej.

Wybrzeże Grenlandii to wysokie góry i fiordy. Z daleka przypomina wystające z wody Tatry. Mało jest charakterystycznych punktów terenowych, a mapy morskie nie odzwierciedlają rzeźby terenu. Nawigacja bez współczesnej elektroniki byłaby sporym wyzwaniem.

Wysokie góry oznaczają występowanie wiatrów katabatycznych. Najbardziej znany jest Piteraą spadający z czapy lodowej Grenlandii, który potrafi wiać z prędkością od

20 do 40 m/s latem i do 80 m/s (288km/h) zimą! Na szczęście jest to wiatr wschodniego wybrzeża.

Oznakowanie nawigacyjne jest bardzo ubogie. Znajdujące się gdzieś światła w okresie letnim są zupełnie niewidoczne. Za to trwający 24h na dobę dzień sprawia że żegluga jest bardzo przyjemna. Również chłód nie jest dokuczliwy, gdyż temperatury oscylują około 10°C.

W niektórych miejscach plagą są komary. Trudno określić od czego zależy ich obecność. W sklepach dostępne są moskitiery na głowę, w cenie kilkunastu złotych. Misiów nie ma. Występują jedynie na dalekiej północy i podobno czasem zdarzają się na południu i wschodzie jak zdryfują z lodem, ale to wielkie wydarzenie. Broń nie jest więc potrzebna, ale można ją tanio kupić bez żadnych pozwoleń ani pytań w zwykłym sklepie z narzędziami, postrzelać dla treningu, a potem odsprzedać.

### **Pomoce nawigacyjne**

Najlepszymi mapami Grenlandii są mapy duńskie. Dostępnych jest około różnych 100 arkuszy. Można je kupić w sklepie internetowym <http://www.weilbach.dk>. Dostępne są również mapy elektroniczne, ale trzeba uważać. Mimo że to elektronika to nie koniecznie w odwzorowaniu WGS84. Oczywiście ta informacja na mapie elektronicznej się znajduje, ale trzeba o tym pamiętać.

Jeśli chodzi o locje, to podstawową pozycją jest „Faroe, Iceland and Greenland” wydawnictwa Imray. Jest to wydatek około 100 PLN. Statkowy „NP11 Arctic Pilot Vol.II” kosztuje również 100 ... ale dolarów. Nie miałem okazji porównać tych dwóch publikacji, ale na ogół te jachtowe są lepsze, bo w małej objętości zawierają komplet niezbędnych informacji i to dodatkowo sprofilowanych pod kątem jachtingu.

Pływy co prawda nie są kłopotliwe, ale gdyby ktoś chciał robić z tej wiedzy użytek, to tablice są do pobrania z sieci na stronie <http://frv.dk>.

Prognozy pogody dostępne są przez Navtex, ale zasięg kończy się w okolicach zatoki Disko. Ostrzeżenia przed silnym wiatrem nadawane są na VHF (również w języku angielskim) i słyszalne w odległości kilku dziesiątek mil od większych portów. W pobliżu osad można złapać zasięg sieci komórkowej i porać prognozę z Internetu lub odebrać w SMS-ie od dobrej duszy na lądzie. Niestety działają wyłącznie karty sieci Plus (stan na rok 2011), a i to niezbyt pewnie. Wielokrotnie obserwowaliśmy zagubienie wysłanych SMS-ów.

### **Gdzie popłynąć**

Arktyka to nie jest Disneyland, gdzie wrzucając monetę dostajemy taką czy inną porcję rozrywki, a jak nam się znudzi to wysiadamy. Jest dzika, surowa i na swój sposób piękna. Zdarza się że bywa niebezpieczna. Jej urok nie zamyka się w kilku spektakularnych widokach, choć oczywiście są miejsca które warto odwiedzić. Na południu, w okolicy Kap Farvel znajduje się Prince Christian Sund. Cieśnina, którą jeśli lody pozwolą można przepłynąć pomiędzy wschodnim i zachodnim wybrzeżem wyspy. Taka Grenlandia w pigułce: fiordy, lodowce i góry.

Nuuk. Samo miasto niespecjalne, ale w jego okolicach przepiękne fiordy i góry lodowe.

Disko Bay i fiord Ilulissat wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO, znane z najszybciej cielącego się lodowca na świecie.

Ummannaq. Niewielka ale bardzo urokliwa osada inuicka położona na wyspie.

Fortune Bay na południowym krańcu wyspy Disko. Naturalny port, którego nazwa mówi sama za siebie.

Niektórzy odwiedzając jakieś miejsce chcą je poznać do samego końca, zobaczyć wszystko co jest do zobaczenia i doświadczyć wszystkiego co jest do doświadczenia. I nic w tym złego, ale akurat dla mnie nigdy to nie było priorytetem. A pozostawione białe plamy dawały pretekst do kolejnych odwiedzin. Na Grenlandii nie ma takiej potrzeby. Arktyka przyciąga jak magnes i wcześniej czy później tam powrócę.