

DALYVAVIMAS TARPTAUTINĖJE
REGATOJE
„THE TALL SHIPS‘ RACE 2004“



KLAIPĖDA
2004 – 2005

REGATOJE DALYVAVUSI ĮGULA

Karininkai:

Kapitonas: Osvaldas Kudzevičius

Kapitonas – instruktorius: Steponas Kudzevičius

Vyriausias kapitono padėjėjas: Vygantas Kantrimas – atsakingas už laivo techninę būklę.

Kapitono padėjėjas: Ričardas Čiapas – atsakingas už proviziją.

Vairininkas: Mindaugas Jonuška – atsakingas už bures.

Kokas: Artūras Tamošaitis – valgio gaminimas.

Kadetai:

Aida Milvydaitė – atsakinga už tvarką laive.

Simona Golubovskytė – tinkamą provizijos laikymą.

Andrius Dačkus – atsakingas už variklį.

Paulius Bareika – tinkamas provizijos laikymas.

Vidmantas Seilius - atsakingas už tvarką laive.

Mantas Bončkus – valgio gaminimas.

Rytis Lopas -

Jungos:

Antanas Golubovskis -

Naglis Tamošaitis – pagalba kambuzo.

Atsarginiai:

Marijus Eidukevičius – atsakingas už įgulos keitimą.



B/J „Lietuva“ įgula po Įgulų parado Allborg'e (Danija)

B/J „LIETUVA“ TECHNINIAI DUOMENYS

Jachtos tipas: Conrad – 54.

Burių tipas: bermudinis šliūpas.

Ilgis: 16,56m.

Plotis: 4,68m.

Grimzlė: 2,66m.

Stiebo (aukštis nuo vaterlinijos): 22m.

Borto aukštis: 1,38m.

Balasto svoris: 7,8T.

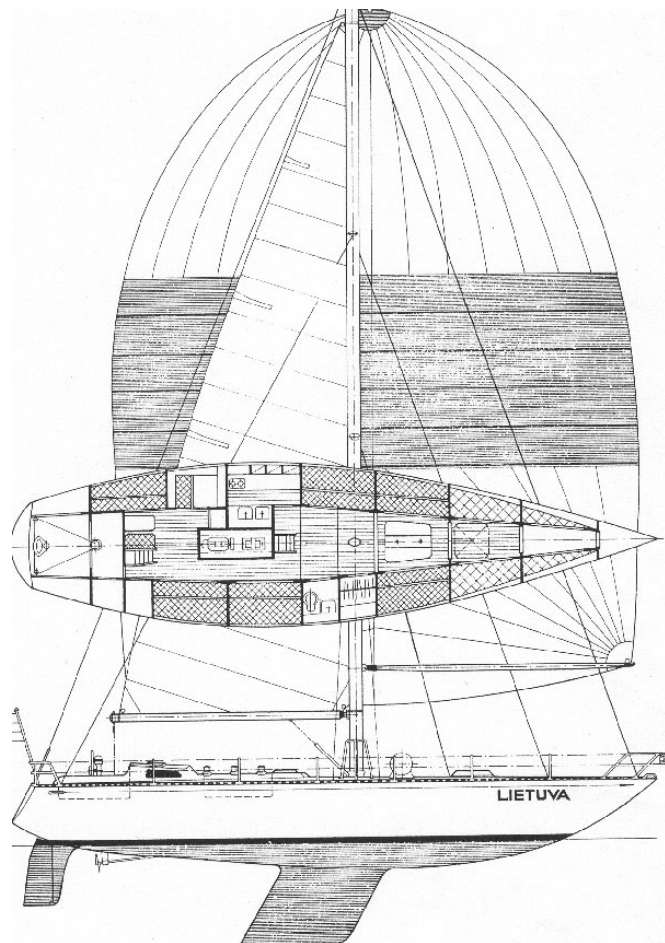
Matuojamas burių plotas: 155 kv.m.

Vandentalpa: 16,2 T.

Pagalbinis variklis “Volvo MD3”: 36AJ.

Gultai: 12.

Uostas: Klaipėda



B/J „Lietuva“ teorinis brėžinys

TRUMPA B/J “LIETUVA” ISTORIJA

Jachta pastatyta 1976m. Gdanske (Lenkija), priklauso Klaipėdos miesto savivaldybės Sporto skyriui. Nuo 1976m. dalyvavo įvairiose regatose, kuriose užėmė aukštas vietas. 1989m. dalyvavo plaukime per Atlanto vandenyną. 1992m. dalyvavo “Columbus” regatoje. 1993 apiplaukė aplink pasaulį. 2004m. pirmą kartą dalyvaus tarptautinėje regatoje “The Tall Ships' Races 2004”.

PLAUKIMO MARŠRUTAS



B/J "Lietuva" plaukimo maršrutas

1. Klaipėda (Lietuva) – Kylio (Vokietija);
2. Kylio kanalas (Vokietija);
3. Kylio kanalas (Vokietija) – Roterdamas (Olandija);
4. Roterdamas (Olandija) – Antverpenas (Belgija);
5. **I varžybų etapas:** Antverpenas (Belgija) – Alborgas (Danija);
6. **Cruise in Company:** Alborgas (Danija) – Grimstas (Norvegija);
7. **Cruise in Company:** Grimstas (Norvegija) – Stavangeris (Norvegija);
8. **II varžybų etapas:** Stavangeris (Norvegija) – Cuxhavenas (Vokietija);
9. Cuxhavenas (Vokietija) – Liubekas (Travemiundė) (Vokietija);
10. Liubekas (Travemiundė) (Vokietija) – Klaipėda (Lietuva).

- Viso plaukimo atstumas: apie 2000 jūrmilių
- Plaukimo trukmė: 42 dienos
- Plaukimo laikas: 2004-07-14 – 2004-08-23

TRUMPA REGATOS „THE TALL SHIPS‘ RACE“ ISTORIJA

Šios regatos istorija siekia 1872 metus, kuomet į savo pirmąjį reisą išplaukė legendinis kliperis „Cutty Sark“. Jis tiek „arbatos kelyje“ (iš Kinijos į Angliją), tiek „vilnos kelyje“ (iš Australijos į Angliją) aplenkdamas savo konkurentą „Termophylae“. Tai būdavo savotiškos šių burlaivių varžybos.

1955 metais anglų advokatas ir aistringas buriuotojas Bernardas organas kreipėsi į buriuotojų visuomenę, siūlydamas surengti regatą, kurioje galėtų dalyvauti visi didieji pasaulio burlaiviai. Ši idėja iškart sulaukė pritarimo.

1956 metais regatoje, kurios distancija buvo iš Anglijos į Portugaliją („Cutty Sark“ grįžimo į gimtinę keliu), dalyvavo 21 burlaivis. Po regatos organizatoriai nusprendė, kad renginys turi tapti tradicinis ir įkūrė „Sail Training International“, kuri toliau turėjo rūpintis, kad didieji burlaiviai neišnyktų. Taip pat buvo nuspręsta, kad tai turėtų būti ne tik sportinis, bet ir kultūrinis renginys, kuris populiarintų buriavimą, skatintų jaunimą išmėginti savo jėgas jūroje ir stiprintų draugystę tarp įvairių šalių žmonių, „susirgusių“ buriavimu.



Legendinis kliperis „Cutty Sark“ muziejuje.

Praėjus keleriems metams regata tapo tokia populiari, kad ją pradėta rengti visame pasaulyje. Pagrindinis regatos prizas, dėl kurio kovoja kiekvieno laivo įgula yra sidabrinis kliperio „Cutty Sark“ modelis, kuris, pasak organizatorių, ir simbolizuoja regatos tikslą – bendradarbiavimą ir draugystę tarp laivų įgulose esančių žmonių.

Nuo to laiko „The Tall Ships‘ Race“ yra žymiausia regata pasaulyje.

PLAUKIMO APRAŠYMAS

Klaipėda – Kylio kanalas

2004 metų liepos mėnesio 14d. pavakarę, jaunoji jachtos "LIETUVA" įgula vadovaujama kapitono Stepono Kudzevičiaus, bei jį vėliau pakeitęs dabartinis jachtos kapitonas Osvaldas Kudzevičius išplaukė iš Smiltynės jachtklubo į Klaipėdos pilies uostą, kur vyko iškilmingos palydėtuvės į garsiosios regatos „The Tall Ships‘ Races 2004“ varžybas.

Vos įplaukę į Danės upę išvydome, o po to ir išgirdome orkestro grojamą maršą, bei miesto valdžios atstovus, rėmėjus, daugybę artimųjų ir draugų, kurie norėjo palinkėti gero vėjo, sėkmės, bei ištvermės.



Klaipėdos meras R. Taraškevičius linkėjo įgulai gero vėjo.

Po daugybės sveikinimų ir palinkėjimų, gavę kapitono įsakymą, visi sulipome į senutę „LIETUVA“ ir paskutinį kartą atsisukome į likusius krante artimuosius. Liūdnu žvilgsniu pažiūrėjome į Klaipėdą, juk kai kurie iš mūsų ją vėl pamatysime tik po gero mėnesio... Išplaukdami pro uosto vartus, stabtelėjome prie šiaurinio molo, kur stovi paminklas Budžio jachtos įgulai atminti, pagerbėme žuvusius jūroje tylos minute ir vainiku.

Išplaukėme pro Klaipėdos uosto jūros vartus ir aišku suveikė „Merfio dėsnis“ : vėjas, kaip sako buriuotojai, į nosį. Bet ką jau padarysi, pasikeliame bures ir pirmyn. Per kitas tris iki Kylio kanalo plauktas dienas vėjo ir oro sąlygos tos pačios. Jei yra vėjo, tai į nosį.

Pirmadienį pasiekėme Kylio įlanką. Kaip vyko plaukimas daug nepasakosiu, geriau pacituosiu, kai kurias ištraukas iš budėjimo žurnalo:

„Ričardas perima budėjimą, Mantas su Simona lanksto kliverį (burės pavadinimas), iš kambuzo (virtuvė) sklinda skanūs kvapai - Vygantas kažką skanaus „buria““. „Pasikeliam Genują 2 (burės pavadinimas), gesinam variklį. Naktis graži, daug žvaigždžių, dvelkia malonus pusvėjukas (vėjo kryptis laivo atžvilgiu) – gera ir malonu buriuoti“.

„Taip, smagu ant denio, mus gaubia nuostabi žvaigždėta naktis. Nesinori žadinti sekančio budėjimo įgulos narių, kad mus pakeistu, bet pailsėti reikia. Neaišku ką „Senis“ užtaisys per kitą budėjimą.“



Kai išmiegi ant denio ir nuotaika geresnė.



Šaltas rytas Baltijos jūroje.



Švyturys Kylio kanalo prieigose.

Tiesa, Kylio kanalą pasiekėme tik vakare. Tačiau tamsiu paros metu judėjimas pramoginiams laivams neleidžiamas. Tenka sustoti prie šliuzų esančiame jachtų uostelyje. Tai pirmasis uostas, kurį pasiekėme po trijų parų. Kelios valandos laivo švarinimui, gėlo vandens atsargų papildymas, po to dušas. Vakare įgula išlėkė pasižvalgyti po apylinkes. Ten išmiegame. Rytui išaušus keliame sparnus ir ... pirmyn kanalu.

Plaukiant kanalu visi įgulos nariai grožėjosi nuostabia gamta, džiaugėsi saulėtu oru, tačiau tik iki popieties, nes vėliau pradėjo lyti. Pro šalį plaukia didžiuliai laivai, atrodo ištiesi rankas ir paliesi jų korpusą. Iš pradžių tokia jų „draugija“ buvo truputį nejauki, juk kanalas nelabai platus, atrodė, kad tuoj mus prispaus prie kranto. Arba tiltai, pro kuriuos plaukiant rodės, kad stiebo galas tuoj juos kabins. Priplaukę kanalo pabaigą ieškojome, kur galėtume įsipilti kuro. Tačiau vokiečių tauta dirba tik iki aštuonioliktos valandos. Vėl įvyko neplanuotas sustojimas, kadangi naktį vėl teko praleisti prie kranto.

Penktą valandą ryto susisiekiame su Kylio kanalo dispečeriu. Gavom leidimą įplaukti į šliuzą. Už jo - Elbės upė.



„Kiek jus mane čia dar laikysit?“



Kylio kanalas

Kylio kanalas – Roterdamas

Elbės upė mus pasitiko stipriu vėju ir srauniu atoslūgiu. Todėl Šiaurės jūros link skriejame septynių mazgų greičiu. Šaunu, pasikėlėme stakseliuką (priekinės burės pav.), dar puse mazgo. Per keturias su puse valandas, pasiekiamė Šiaurės jūrą. Ir artimiausiu kursu pasukame Antverpeno (Belgija) link (į pirmąją uostą, kuriame turėjo prasidėti THE TALL SHIPS‘RACES 2004 regata). Kapitonas sveikinasi su „Seniu“ prie jo prisideda ir vyriausias kapitono padėjėjas Vygantas, bet va bėda, nebėra vėl vėjo. Pasikeliame Grotą (burės pav.), kad mažiau suptų laivą, ir variklio pagalba judame pirmyn.



“Va kaip jie tas krevetes gaudo”.

Vakare padvelkė briziukas (vėjas nuo kranto, atsiradęs dėl vandens ir žemės temp. skirtumo). Keliamė Spinakerį (priekinę spalvotą burę), gesiname variklį. Judame keturių su puse mazgo greičiu, pietaujame (vakarieniam) ant denio. Nuotaikos puikios. Bet vėl, džiaugtis teko neilgai. Vėjas po trijų valandų „pasmigo“ visai, spinakerį nuleidžiame, užsikuriame variklį ir pirmyn. Praėjus pusvalandžiui mus netikėtai užklumpa lietus, kuris trunka apie porą valandų. Po to -



palaima. Nei vieno debesėlio, *Diena Šiaurės jūroje.*

užplūsta šilto oro banga, tačiau ir vėl be vėjo. Štai tokia, ta pirma, naktis Šiaurės jūroje.

Liepos 20d. Nuostabus rytas. Iš kilo rimta problema - galime nesuspėti! Startas liepos 23 d. 8val.ryto. Likęs mylių kiekis iki įplaukimo į Antverpeną 250 j.m., ir iki jo pačio, dar apie 60 j.m. Tai va, prasideda įdomybės. Nes įgula sužinojusi apie susiklosčiusią padėtį tikrai nenudžiunga. Bet nebūtų jauni ir optimistiški. Nenuleidžia rankų, pasikelia stakseliuką (burės pav.). Ir tai padeda! 0,1 mazgo, nežinau kodėl, bet turbūt laivą pradėjo vežti tikėjimas, o ne pakelta burė, nes vėjo nulis. Vanduo, kaip veidrodis (nė bangelės), burės kabo kaip skudurai po gero išskalavimo. A-a-a tiesa, mūsų laivo greitis variklio varomas tokiomis sąlygomis plaukia keturis su puse mazgo greičiu (



maždaug 4,5 j.m. per valandą). Taigi, po visų įgulos veiksmų, kaip patys sakėme „lekiame žvėrišku- maždaug 4,6 m greičiu“. Ne jūros žmogeliukams turbūt sunku suprasti ką čia paistau. Bandysiu paaiškinti. Mums iki Antverpeno uosto liko 310 j.m. plaukiame 4,6 mazgų greičių, reiškia iki uosto liko plaukti 67val. vadinasi-niekaip nesuspėjame iki starto laiko, o kur dar mandatinė komisija, atsargų papyldymas ir plaukimas iki starto linijos atgalios į jūrą (apie 65 j.m.).

Tai va nuo 6 val. ryto iki 18 val. vakaro, nuplaukėme 62 j.m. (kažkoku stebuklingu būdu) Kodėl skaičiuoju iki tam tikros valandos, ogi todėl, kad pagaliau papūtė VĖJUKAS!

VALIO!!! Keliame spinakerį (burės pav.) ir lekiame fantastišku greičiu, net 8,5 mazgo. Ir vėl truputis matematikos, liko 248 j.m. Lekiam 8,5 m. Reiškia tikslą pasieksime po 30-ies val. **Valio!!!!** Spėsime! O siaube! Vėl tas pats, po truputi ima rimti vėjas, nes po 2 val. vėl plaukiame varomi variklio. Nebūtų viskas taip blogai, bet dar viena



Įplaukos kanalas į Roterdamo uostą.

bėda, kuro ištekliai ne beribiai. Velniai rautu, jo tikrai trūksta, kad nuplauktumėme likusį atstumą. Vėl krūvos skaičiavimų. Vis tiek vėluojame. Viltis dedame į surastą Roterdamo uostą, kur tikrai papildysime kuro atsargas. Atmetėme visus mažus uostelius, nes buvo neaišku, ar juose bus kuro kolonėlė (locijos taip pat nutylėdavo apie jų egzistavimą). Tai va, pasirenkame ne iš puikumo - didžiausią Europos ir Pasaulio uostą Roterdamą. Dar ir todėl, kad prie įplaukimo į šį uostą yra atviras reidas(vieta, laukti laivams įplaukti į uostą) kur iš jame stovinčio laivo galėsime paprašyti kuro.

Ankstų rytą jau matėme reide stovinčius laivus, kada įžiūrėjome jų pavadinimus radijo stoties pagalba susirišome su jais. Ir nieko, net rusai - kaip ne be rusai. Siūlome ir tvirtą valiutą (degtinę), bet žirniai į sieną. Įplaukiame pro vartus ir visomis laive esančiomis akimis ieškojome diz. kuro kolonėlės. Bandėme radijo stoties pagalba susirišti su uosto tarnybomis ir paklausti apie jos egzistavimą. Pasirodo, ne tik mūsų Lietuvos uosto tarnybos nežino (turbūt todėl, kad pas mus kolonėlių nėra) kur galima užsipilti kuro.

Roterdame - taip pat nieko naudingo negalėjo pranešti, o dar tie potvyniai, atoslūgiai. Kada skubi, laiko laukti neturi. Kapstomės po truputį į priekį, mėgaujamės geru oru ir



Roterdamo konteinerių terminalas.

mus supančiais vaizdais. Pro šali plaukiančio policijos motorlaivio vado paklausėme, kur galima užsipilti kuro. Sužinojome koordinates, kur jachtklubas, judame jo link. Ir štai priekyje atsiveria Roterdamo uostas, matome galingus terminalus, ryškėja miesto pastatai. Po 5 val. plaukimo pasiekiame jau minėtą jachtklubą, tik va bėda, gylis jūrlapyje visur nužymėtas trys metrai, o mes sėdame ant seklumos ir

neblogai, benusiimant pro šali plaukia motorinės jachtos. Pas vairininkus klausėme kiek gylis? Atsakė, kad daugiau nei trys metrai. Sėkmingai nuplaukę nuo seklumos bandėme kitu kampu ir vėl sėdime ant seklumos. Pro šali plaukiančios motorinės jachtukės savininko klausėme ar verta bandyti? Sužinojęs kokia mūsų laivo grimzlė, atsakė jog bandyti tikrai neverta. Ir dar mūsų gerasis žmogutis paaikškino, kad kolonėlė kitoje vietoje. Jis mus palydėjo tris jūrmyles atgal. Štai ir ji. Atsidėkojame (starka) .

Džiaugtis pagrindo buvo, jei ne ta juodoji Roterdamo muitinė su keturiais uniformuotais virukais ir viena dama. Kurie iškratė laivą nuo kilio iki stiebo, kiek pasiekė. Konservai ir tie užkliuvo, pagalvojome „gal jie alkani“. Siūlėme kavos, arbatos, sumuštinį, bet ne...

Atidaryk konservus ir viskas. Nieko neragavo, tik suskaičiavo mūsų atsargas: kavą, arbatą, cigaretes, ir labai nustebę - alkoholi.

Tiesa vienas mūsų pagrindinis rėmėjas „Stumbras“, tai alkoholio turėjome nei daug, nei mažai. Kiek

davė - tiek paėmėme, kiek tilpo - tiek pakrovėme. Gerai, kad kapitono padėjėjas Ričardas atsakingas už proviziją sąžiningai surinkęs visus dokumentus, akylai sekęs provizijos kiekį ir jos naikinimą.

Pateikėme ir tikslu alkoholio sąrašą ir įsigijimo dokumentus. Muitinei nepatiko kiekis, ir kad visus reikalingus popierius mes turime norėjo kažką atkasti, vilkino laiką, man nusibodo pradėjau reikalauti pagrindo dėl ko prie mūsų prisikabino? Ko jiems trūksta? Klausiau ar jau skambinti į ambasada ar problema išspręsimė iškart ir vietoje? Muitininkai pasiskambinę į savo centrą gavo informacijos kad, laivas dėl kokių nors nusižengimų sulaikytas nebuvo, tada pareiškė, kad laivo apžiūra baigta ir mes galime pasilikti arba plaukti toliau. Įgula nelauktus svečius palydėjo švilpimo ir niūkimo šūksniais.

Iš įgulos, kurie girdėjo muitininkų pokalbius, suprato dėl ko buvo krata juk mes lietuviai, o lietuviai savo žygiais pasižymėję ir Olandijoje, tai ko norėti kad jie mus pasitiktų ištiestomis rankomis, bet juk nevisi lietuviai.....

Po visų nuotykių Roterdame nenuleidžiame rankų ir toliau į kelionę. Atgal jūros vartų link judame greitai ir pro juos išplaukėme jau sutemus pasikeliamo groto, stakseliuką (burės pav.) variklio negesiname ir judame 7 mazgų greičiu, liko 135 j/m iki tikslo, vėluojame. Bet viltis miršta paskutinė.



Siūlėme jiems valgyti, bet jie atsisakė

Roterdamas – Antverpenas

8val. ryte įplaukiame į Belgijos-Olandijos fiordus iki vakaro tikrai nespėsime pasiekti tikslo. Jau dauguma laivų palikinėja Antverpeno uostą, o mes dar tik įplaukėme į jį. Tačiau įgula nenuleidžia rankų, susiriša telefonu su varžybų organizatoriais ir po ilgų derybų, organizatoriai atsiunčia mandatinės komisijos narius, nurodo vietą kur mums švartuotis, kad jie patektu ant laivo denio. Vieta: krantinė prie pagrindinio šliuzo, krantinės aukštis: 7 metrai nuo vandens paviršiaus, srovės greitis: 5 mazgai.



"Nelipsim mes ant to kranto!".



"O mes užlipome!".

Švartuojamės kaip per abordažą, viskas pavyksta puikiai. Komisijai trūksta tik dūminių falšfėjerių (signaliniai dūmai naudojami nelaimės atveju). Siunčiame Mantą su organizatorių transportu jų nupirkti. Visi likusieji lieka laive ir naudojasi laisva minute. Kas ilsisi, kas grožisi praplaukiančiu laivų paradu. Po pusantros valandos parlekia Mantas su geromis žiniomis, gavome ko reikėjo. Atsišvartuojame, keliame grotą (burės pav.) ir pirmyn starto linijos link.



Nuotaika gera, judame starto linijos link.

Turbūt visi mano, kad mūsų nuotyčiai tuom ir baigiasi, dėja jie tik įpusėjo. Beplaukiant išsiaiškiname, kad į pabaigą eina gėlo vandens atsargos. Išstudijavus maršrutą link starto

linijos suradome 2 jachtklubus, viename neužtenka gylio, kitame kai aukštas vanduo turėtų iplaukti. Pasirenkame antra jachtklubą ir smagiai sėdame ant seklumos. Nusiimti ilgai netrunkame srovė ir darnus įgulos bėgiojimas nuo borto ant borto padaro savo. Tad tenka susumuoti visas gėlo vandens atsargas ir jas tinkamai subalansuoti, jeigu kelionė prailgtu. Taip ir padarome, visai normaliai gavosi maždaug 1,7litr/žmogui per parą.



Gražus fonas ir praplaukiantys laivai.

Antverpenas – Aalborgas (I varžybų etapas)

Tad visu greičiu pirmyn link starto linijos. Ankstyvas, gražus rytas Šiaurės jūroje, įgula atsikėlusį žvalgosi į šalį, nes turbūt tiek laivų jie nebuvo matę vienoje vietoje.

Ištempę ausis klausomės VHF radijo stoties, keliame bures ir likus iki starto dviem valandoms smagiai buriuojame-dreifuojame stebime kitų grupių startus. Budėjimai šiek tiek keičiami, po šešias valandas už šturvalo stovi Osvaldas ir Mindaugas, jie keičia vienas kitą, o kiti budi

taip kaip budėjo. Įgula pavargusi, todėl daug vilčių į gerą startą nededame, atimtu daug jėgų. Su savo grupe startuojame prieš paskutiniai ir ramiai pasiregulioję bures po truputį lekiam į priekį, lenkdami priešininkus. Taip startavome pirmame etape „Tall ships‘ races 2004“.

Distancija: Antverpenas (Belgija)- ženklas (koordinatės autoriui žinomos) – Aalborg‘as (Danija).

Jau plaukiant link pirmo ženklo matėsi, kad nebūsime paskutiniai. Stengėmės lenkti visus



Prieš startą Antverpene.



"Velniai rautu kur aš nugrybavau"

priekyje pasitaikančius laivus iš mūsų ir svetimų grupių. Į ženklą pjauname aštriu beidevinių „tramvajus“. Smulkias dvikovas lengvai laimime. Tarp įgulos narių atsirado įkvėpimas, judant ženklo link, vėjukas papildėja ir sustiprėja. Ruošiamės po ženklo kelti spinakerį. Prie ženklo skaičiuojame "viščiukus" priekyje

(mūsų grupės laivai) : Pirmas „Orsa Maggiore“ (Italai), antras „Tomidi“ (Belgija), Trečias „Lietuva“.



Mūsų konkurentai: "Orsa Maggiore" (kairėje) ir "Tomidi" (dešinėje).

Artėjant ženkle link supykęs, kad aplenkėme, jachtos „Akelos“ (Rusija) kapitonas duoda savo įgulai nurodymus kelti spinerį, vėjo apie penkis balus su pastiprėjančiais škvaiukais. Vienu žodžiu jie pasikelia spinerį, laivas atsigula nes pasigauna škvaią, po to kažkas atsitinka su apatine atotampa, nesusitvarko su brasais. Vėl guli. Vaizdas ne koks viskas vyksta mūsų laivo traverse žemiau vėjo atžvilgiu už kokio ketvirčio kabeltovo (50 metrų), todėl prieš mums pasikeliant spinerį, įgulai duodu nurodymus, kad juos stebėtų ir nekartotų jų klaidų, tuo pačiu atsileidžiam grota ir praradę greitį leidžiame jiems įlįsti į vėjo šešėlį, juk reikia kažkaip pabandyti pagelbėti sielos broliams. Varžybos tik prasidėjo, neaišku kaip patiems seksis. „Akela“ pasinaudojusi mūsų suteikta priedanga viska susitvarko ir gražiai mus aplenkia (iš pavėjinės pusės). Mes nenukabiname nosies apiplaukiame ženklą, keliame spinerį ir po penkiolikos minučių „Lietuva“ vėl trečia. Po ženkle mūsų kursas vėjo atžvilgiu fordevindas. Paplaukus tris valandas po ženkle aplenkimo, pradeda sukinėtis vėjas, halsuojame ir plaukiame puse vėjo kairiu halsu. Dar po trijų valandų vėjas paaštrėja, daugelis varžybose dalyvaujančių laivų krenta Danijos - Vokietijos vakarinės pakrantės link. Mes leidžiame spinerį ir pasikėlę genują pilnu beidevindu judame pirmyn - finišo link. Judame pagal generalinį kursą. Sutemo, naktinis budėjimas gana ramus, įgula seka vėjo pasikeitimus, statosi bures, stebi gale tolstančius laivų navigacines ugnis. Rytas, laivų horizonte nematyti,

kiekvieną dieną, ryte ir vakare 8.00 ir 20.00. susirišame su varžybų kontrolės centru ir perduodame savo laivo pozicijas (koordinates). Ryte susirišti pavyko tik su burlaiviu „Mir“. Diena nieko naujo neatnešė, tik tiek, kad prasilenkėme su burlaiviu „Kersones“, kiek iš pranešimų supratome, tarp burlaivių - jis pirmas, o jis kirtu mūsų kilvaterį apie jūrmylę gale. Sprendžiant iš visko, mes tikrai tuo metu nebuvo paskutiniai. Naktis praėjo įdomiai, daugybė laivų, radijo stoties pagalba klausėme orų prognozių. Visi mielai mums atsakė, bendravo. Oras puikus ne šalta, pučia penkių baliukų vėjas, dangus nusėtas žvaigždėmis nei debesėlio, bet kažkodėl tamsu. Priešininkų nei per radiją nesigirdi, nei horizonte matosi, tarytum varžybose dalyvautume vieni.

Ryte pamatome priešininkus, priekyje nei vieno, o iš pavėjo, antvėjo dyksta kaip grybai po lietaus. Krentame, keliame spinakerį, bangos lūžtančios, artėjame prie kranto, todėl pakyla įgulos nuotaika ir laivo greitis. Diena prabėga greitai, vakarop vėjas parimsta ir supilnėja iki fordevindo, banga išlieka. Smagiai sliuogdami nuo bangos ant bangos finišo link net nepastebėjome kaip sutemo. Vėjas pasidarė škvaluotas nuo horizonto atslinko žemi tamsūs debesys, o ant kulnų lipa priešininkų dvistiebių jachta „Rona II“. Lenktyninis balas jų didesnis bet ne daug, todėl jie gali mus aplenkti, tačiau nedaugiau kaip ant kelių minučių. Mes pirmaujame, valio! Reikia tik išlaikyti rezultatą. Bet... pokšt, velniai rautu, nutrūksta antvėjinis brasas. Leidžiame spinakerį, keliame genują. Per tą laiko tarpą, kol pasikelėme genują „Rona II“ mus pavijo ir toliau lenktynės tarpusavyje vyksta kaip sakoma „taškas į tašką“. Daromės naują brasą, keičiame sulūžusį bloką, per tą laiką priešininkai pasikelia spinakerį, mes ir vėl statome spinakerį ir lekiame. Vėjas silpsta tol, kol nenusilpsta visai. Burės kabo kaip skudurai, gerai kad bangos gena finišo linijos link. Švinta. Pastebėjome, kad atsiranda rytinis briziukas halsuojame ir kertame finišo liniją.



Budėjimo pabaiga.

Po „Ronos II“ finišo prabėgus keturiom minutėms (vėliau sužinojome, kad to jai pakako, jog mus aplenktu). Leidžiame spinakerį užsivedame variklį ir apiplaukę Skageno iškyšulį judame Aalborg'o link. Įgula, nors ir pavargusi yra geros nuotaikos, tvarkosi laivą ir garsiai svajoja apie krante laukiančius

malonumus (daugiausiai apie dušą). Jau prietemos, priplaukėme Hals miestelį, kuriame ir sustojome nakčiai. Bet va, bėda dušai tai už pinigų, o Daniškų kronų mes neturime, bankai nedarba, bankomatai kažkodėl nepripažįsta mūsų kreditinių kortelių. Į pagalbą atskubėjo paslaugūs danų pasieniečiai, kurie pasiūlė dušus savo patruliniuose laivuose. Mes mielai priimame jų pasiūlymą ir paeiliui šauniai išsimaudome. Po maudynių, kaušas alaus po kurio net kietas, siauras gultas besisupančiame laive atrodo, kaip plati lova namuose.

Nubudome 6 val. ryto, papusryčiavę kimbame prie laivo tvarkymo. Be lankstydami bures kadetai sugalvoja papokštauti, neprabudusi „Košė“ (Dačkaus pravardė, tokia todėl, kad plaukimo metu mokėsi gaminti valgyt ir pirmas patiekalas kuri išmoko, tai buvo bulvių košė) vyrai mikliai sukišo į būrmaišį. Po to kai jis ištrūko iš jo, tikrai pasijuto žvaiesnis. Po valandos atsišvartuojame ir variklio pagalba judame Aalborg'o link, laive įgula dūzgia kaip bites, tvarkosi, skaičiuoja proviziją, blizgina laivo vidų, peržiūrinėja sugedusius įrengimus ir juos remontuoja.



Saulėlydis.

Aalborgas



Iglula plaukusi iki Aalborgo.

Taip po šešių plaukimo valandų pasiekėme Aalborg'o uostą.

Aalborg'as visų pirma išžymus yra savo uostu, antra jame yra turistų pamėgta gatvė, kurioje yra vien barai ir naktiniai klubai, kaip sako vietiniai „ Jei eisi ta gatve ir kiekvienam bare padarysi po kaušą alaus, tikrai nepasieksi paskutinio baro“ - nebandėm, bet pamatę jų išžymybę įsitikinom, kad vietiniai tikrai nemelavo. Trečia čia lankosi išžymi burlaivių regata „Tall ships' races 2004“ aišku ir tuo, kad regatoje dalyvaujame mes (nesikuklinant).

Mūsų tikslas buvo paprastas ir aiškus, dalyvauti visose siūlomuose renginiuose ir suprantama nelikti nepastebėtiems. Taip ir padarėme, gavę programą ją išsivertėme pasižymėjome renginius, sudarėme sąrašą kuriuose dalyvausime ir kas už tai atsakingas. Dalyvavome :



Nepamiršdavome ir rėmėjų

Igulų parade, Futbolo varžybose, kartingų lenktynėse, igulų vakarėlyje, kapitonų vakarėlyje, karininkų vakarėlyje, stengėmės aplankyti visus, kurie mus pakvietė ant savo laivo denio, o tokių patikėkit tikrai buvo nemažai. Taip, kad antrai Aalborg'o įžymybei laiko tikrai neturėjome. Dienotvarkė visiems



„Mes jau pasiruošę igulų vakarėliui“.

„Duosim garo“

igulos nariams buvo įtemta ir varginanti- fiziškai, morališkai ir aišku sveikatos atžvilgiu.

Igulų paradui sukūrėme himną, kurį po to aišku pakeitėme, taipogi dainavome Lietuvių liaudės dainas, kurios labai stebino susirinkusius

savo skambumu. Parado pabaiga buvo vienoje Aalborg'o aikščių, kurioje išklausėme miesto mero, varžybų organizatorių bei rėmėjų sveikinimus. Buvo įteikti prizai regatos dalyviams.

Dalyvavome futbolo rungtinėse, mūsų devizas buvo olimpinis „svarbu dalyvauti“. Į futbolo komandos (Kapitonas Vygantas Kantrimas) sudėtį įėjo ir mūsų merginos Simona Golubovskytė ir Aida Milvydaitė. Aišku, visas rungtynes pralošėme, bet nelikome nepastebėti, nes panelių buvo tik mūsų komandoje. Apšilimo metu tik mes naudojome dopingą (alų) ir visiškai normalu, kad visos merginos, sirgalės, sirgo tik už lietuvius, juk jaunimas naktį negaišo laiko jas kviesdamas pasižiūrėti, kaip jie žais. Tarp sirgalių buvo ir lietuviškų vėliavų, pasirodo VBS (viena bobutė sakė) veikia ir Danijos karalystėje.

Lietuva „šumacheriais“ pasigirti negali, bet kartingų varžybose mums pasisekė ir po atkaklių ir įnirtingų kovų likome antroje vietoje (prakišome lyderiams vieną tašką).

Po tokių mūsų pasirodymų, tikrai nestokojome dėmesio nei kapitonų vakarėliuose, nei per karininkų ar įgulų vakarienes (pietus). Gal dar ir todėl, kad mes visiems buvome naujiena ir neblogai dalyvaujanti įgula regatoje, nes prieš ją, mus visi laikė autsideriais. Tikrai nesitikėjo tokio mūsų pasirodymo, susilaukėme nemažai pagirtinų žodžių iš priešininkų.

Aalborg'as ne visiems įgulos nariams buvo sėkmingo dalyvavimo viduriukas. Kai kam buvo ir liūdna, nes jame turėjome išsiskirti, keitėsi keli įgulos nariai. Keitimas įvyko maždaug taip, atvyko visiems gerai žinomas Kapitonas (Flagmanas) - Steponas Kudzevičius, kadetai Paulius Bareika, Vidmantas Seilius ir Antanas Golubovskis, o išvyko: mūsų kadetai Aida Milvydaitė (Klaipėda), Simona Golubovskytė (Nida) ir neeiliniu sugebėjimų turintis (visus sužavėjo savo grojimu laivo rūko ragu), budėjimo vadas Rytis Lopas (Vilnius). Visus keitimo formalumus atliko ir pats tiesiogiai juose dalyvavo atsarginis įgulos narys Marijus Eidukevičius, kuris atsisveikinimo metu neslėpė pavydo ir savo noro dalyvauti mūsų šauniajame žygyje. Jei jį tai paguos, visi įgulos nariai dėkingi Marijui už jo pasiaukojimą ir atsidavimą AČIŲ.



Relax po masažinių vonių.



Trumpam buvome pakeitę laivą.



Svečiuose ant „Ocean Scout“ denio. Pamėgo mus anglai.

Aalborgas – Stavangeris (Cruise in Company)

Svetingame Danijos miestelyje Aalborg'e prabuvome tris paras. Ketvirtą dieną įvyko gražus laivų paradas ir atsisveikinimas su mus paliekančiais įgulos nariais. Toliau kelionė iki Norvegijos naftos pramoninkų centro (Mekos) - miesto Stavangerio.



Saulėlydis Šiaurės jūroje.



Jūros spalvos

Plaukimas iki Stavangerio, po varžybų tikrai būtų nuobodus, jei ne Stepono patirtis. Prieš išplaukdami į jūrą (plaukdami kanalų iki jos) sudarėme pakeliui lankytinų uostų sąrašą. Taip pat numatėme įplaukimą į fiordą (visi gerai žino, kad Norvegijos fiordai pasižymi išskirtiniu grožiu). Keliaujant tikslo link, užsukome į Grimstato miestelį, kuriame kadaise dirbau (motorinės jachtos kapitonu). Čia pasipildėme kuro, vandens ir provizijos atsargas. Praleidome naktį ir kitos dienos vakare patraukėme į jūrą, kol nesutemo



Tylos !!! Atrodo kimba.



Žvejyba.

žvejojome ir grožėjomės neapsakoma gamta.

Apie žvejybą daug nerašysiu, bet galiu tikrai užtikrinti, tiesa ką žmonės kalba apie žvejybą Šiaurės jūroje. „Be žuvies - grįžti tiesiog

neįmanoma“ - visiems patiko. Toliau plaukdami tikslo link, taip pat žvejojome. Plaukimo metu Steponas įgulai pasakojo įvairias jūrines istorijas, dalinosi buriavimo patirtimi ir paslaptimis, mokė įgulą ką reikia daryti su pagauta žuvimi, kur dėti likutį nuo pietų (žuvienės ir keptos žuvies).

Bet neskaitant visų nesusipratimų ir nesklandumų saulėtą, vėjuotą ir gražų rytą pagaliau priplaukėme Stavangerio prieigas. Užsikūrę variklį, grožėdamiesi išskirtine Norvegijos gamta įplaukėme į Stavangerio uostą, kuriame organizatoriai nurodo vietą kur stovėsime svetingajame mieste (aišku tai buvo miesto centras).



Vienas iš ramių Fede fiordo uostelių.



Norvegijos fiorduose.

Stavangeris



Labai trukdė ta Anglijos vėliava, net norėjosi padegti.

Stavangeris, kaip jau minėjau, pasižymi ne vien tik kaip naftininkų sostinė, jame įrengtas puikus žvejų uostelis, yra kelios laivų statyklėlės, Stavangerio universitetas, puikūs stadionai (kuriuose tuo pačiu metu vyko ir „Skandinavijos šalių karinių mokyklų olimpiada“). Netoliese miesto pasididžiavimas (tikrai lankytina vieta, jei turi sveikatos) 350m aukštyje, fiordo skardis „Pulpit Rock“.

Stavangeryje, kaip ir Allborg'e sudarėme lankytinų vietų ir mūsų dalyvavimo renginiuose sąrašą. Ir pirmyn. Įgulai buvo leista atsivesti svečių iki 24.00val., tačiau jei įsismagindavo, ant denio buvo galima vakaroti iki 03.00val ryto, bet patyliukais, kad neprižadintu tų kurie ilsisi.



Stavangeryje.



Eilinė diena Stavangeryje.

Stavangeris – Cuxhavenas (II varžybų etapas)

Po visu kranto malonumų ir vilionių, atsisveikinę su „Flagmanu“ Steponu Kudzevičiumi, užsikūrėme variklį ir stojome į laivų parado gretas. Po šaunaus parado, nuplaukėme starto linijos link, kuri buvo jūroje.



Laivų paradas Stavangeryje.

Vėjo prieš startą senukas pašyktėjo, todėl dreifuodami ir stebėdami kitų grupių startą mėgaujamės saulės vonios malonumais. Vėjukas starto linijos atžvilgiu, pilnas pusvėjis 3-5m/s šiaurės vakarų. Teisėjų starto linijos laivai ne inkaruoti (dėl didelio 450m gylio), todėl starto linija „dreifuoja“. Startavome su spinakeriu per viduriuką tarp priešininkų. Po starto paplaukę apie porą valandų supratome, kad su naujesniais ir lengvesniais laivais mums ne pakeliui, todėl pasirinkome kairinę distanciją ir patraukėme kranto link „laimės“ ieškoti. Iš paskos prisikabino ir priešininkų šiupelis „Tomidi“. Laukėme rytų vėjo ir tamsos. Tikėjomės, kad persekiotojai padarys klaidą ir mums pasitaikius progai tikrai pavyks pabėgti. Taip ir įvyko. Vėjukas pasisuko į rytus, sutemus „Tomidi“ igula galbūt atsipalaidavo ir jie atsiliko. Naktis priminė pirmąjį etapą. Pabėgus nuo priešininko, nei vienos ugnelės aplinkui, primenančios burinį laivą. Tik paryčiais pasirodo blyški ugnis ir dvistiebės jachtos siluetas, vėl „Rona II“ – pagalvojome. 06.00 val. ryto brėkšta, po truputi stiprėja vėjas ir mūsų džiaugsmui jis rytų, bet laivo atpažinti dar negalime. Po 1.5val. išgirstu džiaugsmo šūksnius, tai Italų jachta. Naujos statybos dvistiebė lenktyninė jachta „Orsa Maggiore“ - ji pirmajame etape laimėjo apdovanojimą „pirma jachta kirtusi finišo liniją“. Sprendžiant iš to kas vyko, mes tikrai buvome tarp lyderių. Kada šis galingas gražuolis kirto mūsų kilvaterį, atsilikęs nuo mūsų penkis metrus, negalėjome sulaikyti džiaugsmo ir pasitenkinimo, savo pasiektais rezultatais. Mes nesiekėme kaimynystės šio puikaus burlaivio. Todėl, kai jis užkilo stipriai į antvėją nesekėme įkandin, laikėmės artimiausio kurso ženklą link. Gražus vėjuotas vidurdienis, debesys lyg sunkūs galingi dinozaurai slinkdami keičia dienos nuotaiką iš saulėtos į susiniaukusia. Viskas gal ir būtų gerai. Priešininkų nesimato, bet... Neatlaiko senasis spinakeris

(trispalvė) ir apatinėje jo dalyje jau žiojasi skylė. Vėjo kryptis, pilnas pusvėjis laivo atžvilgiu. Keičiame burę į stipriai mažesnę (mersiuka), nuleistą lopome.



Paulius ir Antanas siuva suplyšusį spinakerį.

Fortūna mūsų nepalieka, nes vėjas sustiprėja ir mums tikrai pakanka esamo greičio, net padaugėja. Lekiname 9mazgų greičiu. Staiga priešais ant kurso išdyksta apsaugos laivas. Radijo stoties pagalba užmezgame ryšį. Jis mums įsako keisti kursą, maždaug 90° nuo esamo, atseit priekyje kitas laivas buksiruoja 3 jūrmylių ilgumo naftotiekio žarną. Krentame iki fordevindo (kursas laivo atžvilgiu, pavėjui) kapitono padėjėjai Vygantas ir Ričardas prie jūrlapio atlieka skaičiavimus ir po 25 minučių jau ruošmės grįžti į senąjį kursą, bet bjauri, stati, trumpa Šiaurės jūros banga ir atsiradus nedidelė skylutė mūsų spinakeryje padaro savo, jis paprasčiausiai plyšta. Vyrai nepasimeta, po keiksmų ir darnaus igulos darbo, mes pasikeliame senutę genują ir lekiamo senuoju kursu - ženklo link.

Vakarėja. Ženklas, tai tik koordinatės (įsivaizduojamas ženklas) nurodytos organizatorių, jas mes praplaukėme (suvažinėjame). Kylame ir lenktyninių beidevindų skriejame į finišą. Prabėgus kokioms keturioms valandoms po ženklo aplenkimo papuolame į „duobę“ - visiškai be vėjo.



Varžybos

Būrės kabo kaip skarmalai, banga aukšta

(tik buriuotojas buriuotoją, papuolusį į panašią padėtį, gali užjausti), bėgantis takelažas tarsi sukykla prieš mus daužydamasis ir lakstydamas (kiek ji betvirtintume), kelia nepernešamus garsus, ir taip keturias su puse valandos. Kinkydami į bures mažiausia vėjo dvelksmą, judėdami vos 0,5mazgo greičių išplaukiame iš prakeiktos be vėjo „duobės“.

Dabar nors ir judame į priekį, tačiau matosi įgulų nuovargis. Neturiu galvoje vien tik tų kurie visą laiką budėjo ant denio tas nelemtas valandas. Ir iš „miego“ atsikėlusių akys nedvelkė džiaugsmu ir ramybe.

Rytas gal būtų saulėtas, bet rūkas, nors ir nestiprus daro savo. Vėjo nedaug apie 3 – 5m/s kursas beidevindas, banga išlikus, bet ne stati, rimsta. Išsisklaidžius rūkui, pamatome pirmus priešininkus - tai Lenkų jachta „Knez“, ji toli traverse, bet tokiomis sąlygomis plaukia daug greičiau, nes yra naujesnė ir



"Va kaip reikia vairuoti" - moko Vygantas

lengvesnė. Bandome atsikratyti jos draugijos. Banga visai nurimo. Ir po kokių 4-rių valandų mes tai padarome. Šviečia saulė, oro temperatūra mus nelepina, bet budinti įgulų dalis sugeba išnaudoti kiekvieną laisvą minutę ir sugulę ant denio viena akim snūduriuoja. Diena prabėgo greitai, daug vendų stebėjome kiekvieną vandens paviršiaus judesį stengdamiesi į bures įkinkyti kiekvieną stipresnį vėjo gūšį. Vakarop iš kažkur išnyro tokio pat tipo latvių jachta „Sparta“. Pasinaudojome galimybe pasigalynėti su to paties tipo laivų. Po atkaklios trijų val. kovos, turbūt ir priešininkams nepatiko mūsų draugija, jie pabėgo, stipriai atkrisdami ir pasislėpė tamsoje. Vėjukas sustiprėjo, laivelis tarsi nujusdamas krantą ir poilsį smagiai lėkė ir nešė mus pirmyn. Priekyje virš jūros tarsi naktinės užuolaidos dengė žvaigždėtą dangų tamsūs, žemi debesys. Neilgai trukus įplaukėme po jais. Vėjo kryptis nepasikeitė, gal kiek sustiprėjo. Pjauname tiesiai į finišą. Po poros valandų staiga pasikeičia vėjo kryptis, koku 90°. Venduojame ir pačiu laiku, nes vos tik spėjame pasitempti bures užgriūna škvalas. Jo nepražiopsojome, vairs iki

galo susuktas į pavėį. Laivas nekrenta, nors ir nekyla atsileidžiamie grota ir gulėdami (falšbortai vandenyje) lekiame 9 mazgų greičių.



Vyrų svajonė per II varžybų etapą.

Tik va bėda, ne ten kur reikia, turime žvėriška dreifą. Taip plaukiame pusantros valandos ir atsiradus bangai, nusprendžiame pasikeisti priekinę burę. Vėjo apie septynis baliukus, todėl genują keičiame į kliverį. Po poros valandų vėjas pradeda rimti. Iki finišo liko apie 10 jm., o

greitis mažėja, plaukiame jau 6,5 mazgo. Vyrų pavargę, turėjo antrą iš eilės bemiegtą naktį.

Vieną žodžiu, nėra kam keisti burių. Pakeist tai pakeistume, tik niekas nežino kiek tai užtruks. Pjauname aštriu beidevindu į finišą, po pusvalandžio per radijo stotį išgirstame, kad mūsų priešininkas - jachta „Tomidi“ finišuoja. Įgula kiek nuliūsta tai sužinoję, juk mes buvome priekyje ir dar gerokai nuo jų atsiplėšę. Prabėgus beveik valandai finišuojame ir mes. Džiaugsmo šūksniai. Kuriame parpalą (variklį), nuleidžiame kliverį ir patyliukais judame Elbės žiočių link. Sulaukę potvynio įplaukiame į žiotis ir genami jo lekiame pirmyn. Mūsų laukia paskutinis regatos „Tall Ships Races 2004“ uostas - Cuxhaven'as. Jį pasiekiame jau vakarop. Per galingus šliuzus įplaukę į uostą atsistojame organizatorių nurodytoje vietoje. Taip prabėgo paskutinė diena Šiaurės jūroje.

Cuxhavenas

Cuxhaven'as tai Vokietijos uostas įsikūręs ant Elbės upės kranto.

Šiame šauniame uoste įgula pasipildė dar dvejais nariais.

Tai šiuo metu Anglijoje gyvenantis senas mano



Artūras su Nagliu - naujieji įgulos nariai.

bičiulis, puikus kokas, Artūras Tamošaitis, ir jo sūnus - Naglis (junga). Jiems atvykus ant

laivo denio buvo suorganizuota iššventinimo ceremonija, per kurią: Antanas Golubovskis buvo pakeltas į jūreivio, Artūras Tamošaitis - koko-muzikanto, Naglis Tamošaitis - jungos pareigas.



Krikštynos

Artūras jachtai „Lietuva“ padovanojo instrumentą - gitarą.

Per įgulų parodą, buvo nešamas jachtos trispalvis spinakeris, tai padarė didelį įspūdį ne tik parado dalyviams ir žiūrovams, bet ir mums patiems.



Įgulių paradas Cuxhavene. Tikrai gerai atrodome.

Atsisveikinę su svetingu Cuxhaven'u, Elbe nuplaukėme Kylio kanalo šliuzų link, prekyje dar laukė ilgas kelias namo.



Atsisveikinimas su "Chaser" įgula ir simbolinių dovanėlių apsikeitimas.



Vakarėlis ant "Lietuvos" denio, bet tik iki dvylikos.

Kyllo kanalas

Dabar įgula neturėjo daug darbo, todėl galėjo stebėti supančią gamtą ir išpūdingus inžinerinius statinius. Likus trečdaliui kelio iki „senutės Baltijos“ sutemo, todėl stabtelėjome įplaukę į kanalo atšaką. Ten prisišvartavome prie polių ir visai įgulai susirinkus, ant denio gardžiavomės naujojo koko pagaminta vakariene, gerdami vyną "Sangrija", skambant gitarai traukėme dainuškas. Anksti ryte pakilę, leidomės kanalu toliau. Oras sublogo apsiniaukė dangus, bet tai nesugadino įgulos nuotaikos visi ilgesingai laukė kol atsidarys šliuzas ir mes įplauksime į gimtąją Baltijos jūrą.



"Netrukdykite žiūriu, kad koks neįvažiuotu".

Kelionė NAMO!!!

Baltija mus pasitiko šauniu vakaru, koku 4 baliukų vėju ir debesuotu dangumi. Pasikelėme bures ir pirmyn. Pakeliui namo dar turime užsukti į Liubeką, ten vyksta „Baltic Sail“, kur turime susitikti su organizatoriais ir papuošti savo buvimu miestą. Kelionė iki Liubeko gal ir nebūtu tokia išskirtinė, jei ne vienas žiaurus nutikimas : Aš paprasčiausiai susirgau, sukilo temperatūra, svaigo galva – „išsijungdavau“, sunkiai orientuodavausi. Paaiškinęs karininkams, Vygantui ir Ričardui, busimo plaukimo situacija „voliojausi“ gulte ir kai tik prabusdavau klausiau: - „Kaip sekasi?“ ir visada išgirsdavau: - „Viskas gerai. Ilsėkis.“ Taip vyrai laimingai pasekė Liubeką. Kai reikėjo švartuotis pakėlė mane ir mes prisišvartavome (kad buvau atsikėlęs ir švartavau laivą sužinojau tik po 2mėn. po grįžimo, kada skaičiau laivo žurnalą). Tiksliau pasakius mes buvome ne Liubeke, bet Travemundėje. Visi buvo išlipę ant kranto, išskyrus mane. Sužinodavau kas vyksta krante tik pabudęs keliolikai minučių.

Vyrai buvo apsilankę karininkų vakarienėje, smėlio skulptūrų parke, taip pat keliuose



Atėnų stadijono vartai, tik tai iš smėlio.

muziejuose, kur įėjimas buvo nemokamas. Po „Tall Ships“ races 2004“, „Baltic Sail“ atrodė ramus ir žavus renginys. Pasisvečiavę pora dienų patraukėme namo. Aš dar sirgau, todėl tik atsišvartavus vadovavimą perėmė karininkai ir puikiai tvarkėsi su laivu ir įgula. Man liko tik stebėti jų vadovavimą. Įgula buvo susidirbusi, todėl be problemų keisdavo bures, statydavo „kregždutę“, nustatydavo kursą ir t.t..

2004m rugpjūčio 23d. išvydome gimtus krantus ir mielą Klaipėdos miesto ir uosto siluetą, maža smogo debesėlį virš jo. Artėjant įgula tvarkėsi laivą ir save. Svajojo apie išsiilgtą savo lova, merginos ar mamos glėbį ir šilta savo įprastą vonia, kuri atstotų bet kurį baseiną kuriame buvome. Artėjant prie kranto įtampa ir jaudulis tiesiog liejosi. Per radijo stotį jau girdėjosi lietuviška svetimo (ne įgulos nario) kalba. Atsirado mob. ryšys visi, pas ką nebuvo išsikrovęs telefonas, skambino



namo. Po poros valandų per laivo radijo stotį pasigirdo: - „„Lietuva“, „Lietuva“ kviečia „Žaibas““. Tai nedidelis Klaipėdos uosto motorinis laivelis su spaudos atstovais ant

Štai tokiu greičiu skriejome mano...

denio. Mes jau pasikėlė spinakerį judėjome uosto link, todėl „Žaibo“ vadas pasveikinęs, kad laimingai grįžome namo patikslino, kur mes esame ir nuskubėjo prie mūsų. Pasirodo tarp žiniasklaidos atstovu buvo Steponas Kudzevičius, jo brolis Drąsius Kudzevičius ir senas įgulos narys dabar „Lietuvos ryto“ žurnalistas Gediminas Pilaitis.



"Lietuvos" įgula jau Klaipėdos uoste.

Visi netverė iš džiaugsmo, kai kas net išspaudė ašarą. Plaukėme pro vartus ir sutikome jachtą „Vakarė“, ant kurios denio mus palaikantis Marijus. Nuleidome trispalvį spinakerį ir judame Danės upe, kur mūsų laukė artimieji, dalis įgulos, kuri mus paliko Danijoje. Manau viskas turi pradžią ir pabaigą, baigėsi ir mūsų šauni kelionė. Šio metu „senutė“ „Lietuva“ ilsisi ant kranto, įgula ruošia ją ateinančiam sezonui ir planuoja naujas keliones.



"Lietuva" ilsisi ant kranto.

Įgula dėkoja visiems, kas parėmė šį žygį finansiškai ir morališkai.

Rėmėjai:

- ▶ Klaipėdos miesto Savivaldybė
- ▶ UAB “Vakarų Laivų Remontas”
- ▶ UAB “Gitana”
- ▶ UAB “Bega”
- ▶ AB “Stumbras”
- ▶ AB “Klaipėdos kartonas”
- ▶ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija.
- ▶ UAB “Vakarų Medienos Grupė”
- ▶ Klaipėdos miesto Sporto skyrius
- ▶ UAB “Klaimonta”
- ▶ Karinis jūrų laivynas
- ▶ UAB “Smiltinės perkėla”



Varžybų rezultatai:



THE TALL SHIPS' RACES 2004

Antwerp to Aalborg 2004

30 July 2004

Final Results by Position Overall

Pos OA	Vessel Name	Class	Pos in Class	Finish Date	Finish Time	Elapsed Time Day Hr Min Sec	Corrected Time Day Hr Min Sec
1	KHERSONES	A	1	28/07/2004	06:29:00	02 21 26 50	02 01 24 17
2	ASTRID FINNE	B	1	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	02 01 24 22
3	EBB TIDE	C	1	27/07/2004	20:14:43	02 10 29 43	02 03 07 08
4	SPANIEL	C	2	28/07/2004	00:11:02	02 14 26 02	02 03 11 22
5	SWAN FAN MAKKUM	A	2	28/07/2004	09:44:13	03 00 35 12	02 04 31 51
6	ATLANTICA	B	2	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	02 05 21 37
7	SEDOV	A	3	28/07/2004	16:00:00	03 06 53 13	02 06 21 29
8	TOMIDI	D	1	27/07/2004	23:56:20	02 13 56 20	02 06 55 16
9	ESPRIT	C	3	28/07/2004	02:53:56	02 17 08 56	02 08 41 33
10	OCEAN SPIRIT OF MORAY	D	2	27/07/2004	22:08:30	02 12 08 30	02 08 47 08
11	VEGEWIND	D	3	28/07/2004	04:01:50	02 18 01 50	02 08 49 09
12	MIR	A	4	28/07/2004	16:00:00	03 06 57 57	02 08 54 26
13	STATSRAAD LEHMKUHL	A	5	28/07/2004	16:00:00	03 06 50 23	02 09 26 26
14	POLARREV	D	4	28/07/2004	17:00:00	03 07 00 00	02 09 33 39
15	DAR SZCZECINA	C	4	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	02 09 48 03
16	TOM	D	5	28/07/2004	06:51:00	02 20 51 00	02 11 22 09
17	AKELA	D	6	28/07/2004	06:03:50	02 20 03 50	02 11 52 08
18	DISCOVERY	C	5	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	02 12 08 00
19	RONA II	D	7	28/07/2004	05:08:45	02 19 08 45	02 12 31 06
20	LIETUVA	D	8	28/07/2004	05:13:00	02 19 13 00	02 12 32 31
21	ANTWERP FLYER	C	6	28/07/2004	03:15:00	02 17 30 00	02 13 08 39
22	FELICITY	D	9	28/07/2004	09:06:23	02 23 06 23	02 13 27 26
23	ORSA MAGGIORE	D	10	27/07/2004	18:18:0	02 08 18 00	02 14 23 29
24	BLACK DIAMOND OF DURHAM	C	7	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	02 15 08 32
25	OCEAN SCOUT	C	8	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	02 16 48 38
26	RHYTHMIC	D	11	28/07/2004	17:00:00	03 07 00 00	02 17 05 14
27	ANNE MARGARETHA	D	12	28/07/2004	17:00:00	03 07 00 00	02 18 03 42
28	URANIA	D	13	28/07/2004	12:08:0	03 02 08 00	02 18 18 44
29	EENDRACHT	A	6	28/07/2004	16:00:00	03 06 51 07	02 18 36 04
30	CHASER	D	14	28/07/2004	17:00:00	03 07 00 00	03 01 18 31
31	LUA DOS	D	15	28/07/2004	17:00:00	03 07 00 00	03 01 54 14
32	CHRISTIAN RADICH	A	7	28/07/2004	16:00:00	03 06 55 44	03 04 01 38

33	SMUGA CIENIA	C	9	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	03 11 17 14
34	OOSTERSCHELDE	A	8	28/07/2004	16:00:00	03 06 45 00	03 15 44 36
35	GOLDEN VANITY	B	3	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	03 20 24 47
36	TORDENSKJOLD	B	4	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	03 21 11 03
37	JENS KROGH	B	5	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	04 02 37 51
38	SHTANDART	A	9	28/07/2004	16:00:00	03 06 58 48	04 02 49 42
39	SAGITTA	C	10	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	04 03 17 22
40	KAPITAN GLOWACKI	A	10	28/07/2004	16:00:00	03 06 58 20	04 06 18 48
41	ASGARD II	A	11	28/07/2004	16:00:00	03 06 59 30	04 06 55 32
42	DE GALLANT	B	6	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	04 17 30 35
43	FARUREJ	C	11	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	04 18 35 29
44	RUPEL	B	7	28/07/2004	16:30:00	03 08 10 00	04 20 30 48
45	ANNA ROGDE	B	8	28/07/2004	16:30:00	03 07 00 00	04 22 44 51
46	PRINCE WILLIAM	A	12	28/07/2004	16:00:00	03 06 56 11	05 00 46 53
47	WILLIWAW	C	12	28/07/2004	16:45:00	03 11 55 00	05 08 05 24
48	VAGABUNDO IV	C	13	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	05 10 45 03
49	OFFSHORE SCOUT	C	14	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	05 11 50 40
50	SMIALY	C	15	28/07/2004	16:45:00	03 07 00 00	05 16 15 27
51	EXCALIBUR	D	16	28/07/2004	17:00:00	03 07 00 00	05 22 03 38

A	ALEXANDER VON HUMBOLDT	Retired				
A	ARTEMIS	Retired				
A	ASTRID	Retired				
A	GEORG STAGE	Retired				
A	KRUZENSHTERN	Retired				
A	LORD NELSON	Retired				
A	THALASSA	Retired				
A	THOR HEYERDAHL	Retired				
A	EXCELSIOR	Retired				
B	JOHANN SMIDT	Retired				
B	MORNING STAR OF REVELATION	Retired				
B	SWAN	Retired				
B	BREGO	Retired				
C	JAMES COOK	Retired				
C	JUAN DE LANGARA	Retired				
D	KNEZ	Retired				

Notes:

The Race Time Limit was brought forward to 1600 UTC for Class A, 1630 UTC for Class B, 1645 UTC for Class C and 1700 UTC for Class D.

The following vessels' elapsed times were altered to reflect the fact that they used their engines during the race:

RUPEL
WILLIWAW

The following vessels did not start the race:

GODMORGENSOL
MERKURY

SARA JANE
SPARTA
STARY

THE TALL SHIPS' RACES 2004

Stavanger to Cuxhaven

16 August 2004

Final Results Overall

Po s OA	Class	Pos in Class	Vessel Name	Finish Date	Finish Time	Elapsed Time Day Hr Min Sec	Corrected Time Day Hr Min Sec
1	A	1	MIR	13/08/2004	07:57:30	02 15 52 28	01 21 25 16
2	A	2	STAD AMSTERDAM	13/08/2004	08:32:40	02 19 28 17	01 21 55 15
3	B	1	STINA MARI	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	02 00 55 44
4	A	3	CHRISTIAN RADICH	14/08/2004	02:18:01	03 10 17 22	02 01 28 50
5	C	1	AKELA	13/08/2004	10:18:20	02 17 33 20	02 02 23 56
6	D	1	POLARREV	13/08/2004	16:49:00	02 23 49 00	02 03 23 31
7	C	2	SPANIEL	13/08/2004	08:12:01	02 15 27 01	02 04 01 22
8	B	2	WYVERN	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	02 04 02 05
9	A	4	STATSRAAD LEHMKUHL	14/08/2004	07:06:00	03 14 52 00	02 04 07 12
10	D	2	KNEZ	13/08/2004	11:50:05	02 18 50 05	02 05 08 49
11	A	5	SORLANDET	14/08/2004	10:40:33	03 18 25 33	02 06 05 33
12	C	3	SPARTA	13/08/2004	12:00:00	02 19 15 00	02 06 31 58
13	C	4	ATHENA	13/08/2004	10:59:04	02 18 14 04	02 06 54 06
14	D	3	FELICITY	13/08/2004	08:34:10	02 15 34 10	02 06 56 35
15	D	4	TOMIDI	13/08/2004	07:51:00	02 14 51 00	02 07 43 44
16	C	5	ESPRIT	13/08/2004	09:27:29	02 16 42 29	02 08 18 32
17	D	5	RHYTHMIC	13/08/2004	16:53:05	02 23 53 05	02 09 29 36
18	B	3	RUPEL	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	02 10 16 16
19	B	4	JENS KROGH	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	02 11 21 15
20	C	6	ANTWERP FLYER	13/08/2004	08:33:31	02 15 48 31	02 11 33 55
21	D	6	VEGEWIND	13/08/2004	14:26:30	02 21 26 30	02 11 45 16
22	D	7	RONA II	13/08/2004	11:24:20	02 18 24 20	02 11 51 04
23	B	5	MORNING STAR OF REVELATION	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	02 12 52 07
24	D	8	LIETUVA	13/08/2004	12:42:00	02 19 42 00	02 12 58 38
25	C	7	DAR SZCZECINA	14/08/2004	07:18:00	03 14 33 00	02 13 21 19
26	C	8	DISCOVERY	14/08/2004	07:09:57	03 14 24 57	02 13 34 16
27	A	6	EENDRACHT	14/08/2004	03:38:50	03 11 36 41	02 15 41 42
28	B	6	GOLDEN VANITY	14/08/2004	12:30:00	03 22 56 00	02 16 18 36
29	A	7	KAPITAN GLOWACKI	14/08/2004	12:00:00	03 19 59 30	02 16 35 22
30	D	9	ORSA MAGGIORE	13/08/2004	04:02:19	02 11 02 19	02 17 25 35
31	A	8	ALEXANDER VON HUMBOLDT	14/08/2004	12:00:00	03 22 56 00	02 17 33 39
32	A	9	GROSSHERZOGIN ELISABETH	14/08/2004	12:00:00	03 19 57 00	02 18 08 42
33	A	10	JEAN DE LA LUNE	14/08/2004	12:00:00	03 19 51 05	02 18 10 37
34	B	7	SWAN	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	02 18 57 20
35	A	11	LORD NELSON	14/08/2004	12:00:00	03 19 57 50	02 19 44 25
36	C	9	JUAN DE LANGARA	14/08/2004	12:45:00	03 20 00 00	02 21 32 06
37	C	10	JAMES COOK	14/08/2004	04:38:00	03 11 53 00	02 22 05 34
38	D	10	URANIA	14/08/2004	00:44:51	03 07 44 51	02 23 20 02
39	A	12	ASGARD II	14/08/2004	12:00:00	03 19 51 57	02 23 29 06
40	B	8	SEUTE DEERN II	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	03 00 35 01

41	C	11	OCEAN SCOUT	14/08/2004	12:45:00	03 20 00 00	03 01 32 11
42	C	12	WILLIWAW	14/08/2004	12:45:00	03 20 00 00	03 01 38 01
43	B	9	JOHANN SMIDT	14/08/2004	12:30:00	03 20 00 00	03 02 03 11
44	C	13	FRITIDEN	14/08/2004	12:45:00	03 20 00 00	03 02 22 50
45	D	11	CHASER	14/08/2004	04:35:01	03 11 35 01	03 04 17 42
46	D	12	MERKURY	14/08/2004	13:00:00	03 20 00 00	03 14 42 13
47	D	13	LOKKI	14/08/2004	13:00:00	03 20 00 00	03 21 05 05
48	C	14	SMIALY	14/08/2004	12:45:00	03 20 00 00	03 22 34 04
49	A	13	THOR HEYERDAHL	14/08/2004	12:00:00	03 19 45 00	04 10 06 44

	D		ANNE MARGARETHA	Retired			
	C		BLACK DIAMOND OF DURHAM	Retired			
	A		DAR MŁODZIEZY	Retired			
	C		EBB TIDE	Retired			
	D		LUA DOS	Retired			
	A		ROALD AMUNDSEN	Retired			
	C		SMUGA CIENIA	Retired			
	C		STARY	Retired			
	C		VAGABUNDO IV	Retired			

Notes:

1. The Race Time Limit was brought forward to 1200Z for Class A, 1230Z for Class B, 1245Z for Class C and 1300Z for Class D on Saturday 14 August 2004

2. The following vessels incurred penalties as a result of rule infringements:

AKELA Half standard Time Penalty for Start Box infringement - Rule 17.6

ALEXANDER VON HUMBOLDT 1 Standard Time Penalty for crossing the Start Line early – Rule 17.9

GOLDEN VANITY 1 Standard Time Penalty for No Go Zone Infringement – Rule 17.7

LIETUVA 1 Standard Time Penalty for missing 3 consecutive radio schedules – Rule 16.2

STAD AMSTERDAM 1 Standard Time Penalty for No Go Zone Infringement – 17.7

3. Use of engine during the race:

CHASER Using engine whilst assistance being received from URANIA's doctor – no time allowed – Rule 21.5

URANIA For going to the assistance of CHASER to render medical treatment
 – 5 hours 36 minutes deducted from Elapsed Time – Fundamental
 Rule B

SØRLANDET For using engines to transfer sick crew member to SAR
 vessel – 3 hours 36 minutes added to Elapsed Time – Rule 21.5

TURINYS

<u>REGATOJE DALYVAVUSI ĮGULA</u>	<u>2</u>
<u>B/J „LIETUVA“ TECHNINIAI DUOMENYS</u>	<u>3</u>
<u>TRUMPA B/J “LIETUVA” ISTORIJA</u>	<u>3</u>
<u>PLAUKIMO MARŠRUTAS</u>	<u>4</u>
<u>TRUMPA REGATOS „THE TALL SHIPS‘ RACE“ ISTORIJA</u>	<u>5</u>
<u>PLAUKIMO APRAŠYMAS</u>	<u>6</u>
KLAIPĖDA – KYLIO KANALAS	6
KYLIO KANALAS – ROTERDAMAS	9
ROTTERDAMAS – ANTVERPENAS	13
ANTVERPENAS – AALBORGAS (I VARŽYBŲ ETAPAS)	15
AALBORGAS	19
AALBORGAS – STAVANGERIS (CRUISE IN COMPANY)	22
STAVANGERIS	24
STAVANGERIS – CUXHAVENAS (II VARŽYBŲ ETAPAS)	25
CUXHAVENAS	29
KYLIO KANALAS	31
KELIONĖ NAMO!!!	31
<u>VARŽYBŲ REZULTATAI:</u>	<u>35</u>
ANTWERP TO AALBORG 2004	35
STAVANGER TO CUXHAVEN	37
<u>TURINYS</u>	<u>40</u>

PRIEDAS

kompaktinis diskas