

**Lietuvos Buriotojų Sąjungos
2004 m. įdomiausio Lietuvos jachtos plaukiojimo Konkursui**

**Rytinis Baltijos krantas – lietuvių pamiršti kraštai
arba „Buriavimas Pabaltijo valstybėse
kuria civilizuoto buriavimo įvaizdį“**

Jachta „Blue Bird“ išplaukia į Baltijos jūrą



BLUE BIRD
KLAIPĖDA

(jachtos pavadinimo vaizdas ant tranco)

**Jachtos „BLUE BIRD“, LTU 575,
2004 metų navigacijos sezonas Lenkijoje, Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje.
Jachtos kapitonas – Artūras Dovydenas**

TURINYS

Jachtos „Blue Bird“ įgula	2
Jachtos „Blue Bird“ charakteristikos	2
Kelionės tikslas	3
Kelionės rezultatai	3
Kelionės išvados	4
Kelionės „jūrlapis“	5
Kelionė į Lenkiją 2004.06.24-27	6
Kelionė po Latviją ir Estiją 2004.07.20-30	8
Liepoja 2004.07.21	8
Ventspilis 2005.07.22-24	10
Roomassaare 2004.07.25-30	13
Priedas Nr.1. Latvijos pasienio laivo rolė	19
Priedas Nr.2. Plaukimo iš Romasarės į Klaipėdą planas	20
Priedas Nr.3. Kuressaare miesto planas	21
Priedas Nr.4. Saaremaa salos planas	22

Jachtos „Blue Bird“ įgula

1. Artūras Dovydėnas, jachtos kapitono kvalifikacija, pareigos – įgulos narys.
2. Zita Dovyđenienė, be oficialios kvalifikacijos, pareigos – įgulos narys.



„Blue Bird“ įgula

Mes esame šeimyninio jūrinio buriavimo šalininkai Lietuvoje. Dviese buriuojame su nedidele jachta jūromis nuo 1999 metų, kai patyrėme kad draugai nedidelėje jachtoje jūroje ir uostuose varžo jachtos savininkų privatumą. Tada mūsų galvose gimė koncepcija, kad kolektyvinis buriavimas – tai yra draugų jachtų flotilių buriavimas, o ne visų draugų buriavimas vienoje mažoje jachtoje.

Ilgiausia mūsų kelionė, atlikta dviese nesustojant tarpiniuose uostuose – plaukimas iš Goteborgo į Klaipėdą, trukęs 4 paras, per kurias buvo nuplaukta virš 400 jūrmilių.

Nuotrauka kairėje daryta 2004 metų plaukimo į Lenkiją metu. Vairuoja – autopilotas.

Jachtos „Blue Bird“ charakteristikos

Pavadinimas:	„Blue Bird“
Registro numeris:	LTU 575
Gamyklinis numeris:	4557
Nacionalinė vėliava:	Lietuvos Respublika
Registracijos uostas:	Klaipėda
Jachtos tipas:	kilinė, Shipman 28
Burių tipas:	bermudinis šliupas
Statybos metai:	1974

Maksimalus ilgis:	8.86 m.
Maksimalus plotis:	2.60 m.
Maksimali grimzlė:	1.55 m.
Burių plotas:	42 m ² .
Vandens talpa (svoris):	3.1 m ³ (tn)
Variklio galia:	8 AJ
Markė:	Yanmar YSE 8
Pagaminimo data:	1974
Savininkas:	Artūras Dovydenas
Jachtos bilieto išdavimo data:	1997.08.15.

Kelionės tikslas

Jachtos „Blue Bird“ įgula 2004 metais įvykdė savo seną svajonę ir ištyrė rytinį Baltijos krantą su tikslu nustatyti – ar įmanoma rytinėje Baltijos pakrantėje atostogauti buriuojant šeimyniniu ekipažu, kurį sudaro mažas įgulos narių skaičius. Kitais žodžiais tariant - ar šioje pakrantėje yra pakankamai uostų, kurie yra pasiekiami šviesiu paros metu, kad dieną būtų galima buriuoti, o naktį ilsėtis ramioje uoste.

Todėl 2004 metais buvo buriuota Lenkijoje, Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje. Aplankyti 5 uostai. Nuplaukta 650 jūrmylių pagal jachtos žurnalo įrašus. Įgula – šeimyninis ekipažas, susidedantis iš dviejų žmonių: Artūro ir Zitos Dovydenų. Kelionių trukmė - 15 parų. Šio aprašymo tikslas – perteikti poilsinio buriavimo ir kitų buriuotojų paruošimo jūriniam buriavimui patirtį.

Kelionės rezultatai

2004 metų kelionės Rytine Baltijos jūros pakrante rezultatai yra trys:

1. Atradome Lietuvos buriuotojų užmirštus kaimynus rytiniame Baltijos krante. Kiekviename aplankytame uoste įgijome draugų. Visi jie mums mojavo nuo kranto išplaukiant. Todėl esame užtikrinti, kad sekančių Lietuvos buriuotojų niekas nepasitiks su beisbolo lazdomis. Atvirkščiai – jiems visur bus uždegta žalia šviesa.
2. Perdavėme savo patirtį buriuoti dviese ir padrašinome dar vienos lietuviškos jachtos šeimyninę įgulą savarankiškam plaukimui jūra. Kelionei į Lenkiją ją pasiėmėme drauge ne paplūdkymui, o padrašinimui plaukti savarankiškai. Tais pačiais metais ši įgula prisijungė prie mūsų plaukti kartu su savo jachta. Tai išskirtinis šių metų navigacijos pasiekimas, pasitaikantis ne kiekvienais metais. Jei yra galimybė rinktis, mūsų nuomone geriau padrašinti jau buriuojančius plaukti į jūrą savarankiškai, nei paplūdkyti niekada ateityje neburiuosiančius žmones. Jei sekančiais metais dėl kokių nors priežasčių mes neplauktume į jūrą, į ją galės išplaukti mūsų išugdyti buriuotojai.
3. Patyrėme, kad rytinėje Baltijos jūros pakrantėje buriuojant nuo Klaipėdos į šiaurę pakanka uostų poilsiniam buriavimui. Tokia pati padėtis yra ir Rygos įlankoje bei Estijoje, kur yra pakankamai nuostabių kampelių ne vienam navigaciniam sezonui. Mes ir toliau propaguosime šeimyninį buriavimą. Tuo tikslu visa mūsų patirtis yra patalpinta viešai prieinamoje interneto svetainėje adresu www.arturas-d.ten.lt, bei šiame konkursiniame rašinyje.

Kelionės išvados

Rytinės Baltijos pakrantės šalyse yra sukurtos civilizuotos sąlygos buriavimui. Uostai vienas nuo kito yra vienos dienos plaukimo atstumu ir beveik atitinka ES reikalavimus, pagal kuriuos uostai vienas nuo kito turi būti nutolę ne didesniu, nei 50 jūrmylių atstumu. Uostų įkainiai tokie pat, kaip ir Skandinavijoje. Paslaugos nenusileidžia nei apimtimi, nei kokybe. Todėl lietuviai gali praleisti atostogas buriuodami Pabaltijo valstybių vandenyse ne prasčiau, nei skandinavai vakarinėje Baltijos jūros pakrantėje. Ką reikia žinoti:

Muitinės ir pasienio procedūros. Visose šalyse, išskyrus Lietuvą, muitinės ir pasienio procedūros yra atliekamos marinose. Lenkijoje šios procedūros atliekamos skirtingai: Gdanske – uosto vartuose. Gdynėje ir Helyje – marinose.

Muitinės deklaracija. Muitinės deklaracijas reikia pateikti Lietuvoje ir Estijoje. Lietuvoje muitinės deklaraciją reikia pildyti patiems. Joje yra daug nereikalingų buriuotojams straipsnių bei kalbine prasme keistų pavadinimų: „Įplauka“ ir „Išplauka“ vietoj „Atvykimas“ ir „Išvykimas“. Latvijoje muitinės deklaraciją jachtoms sudaro vienintelis sakinyss laivo rolėje, kuris skamba sekančiai: „Aš, žemiau pasirašęs laivo kapitonas, patvirtinu, jog laive nėra deklaruotinių daiktų, tokių kaip narkotikai, ginklai ir t.t.“ (laivo rolę galima rasti Priede Nr.1).

Rolės. Visose šalyse roles pildo patys pasieniečiai (jei pati įgula nėra paruošusi). Lietuvoje roles turi pildyti patys buriuotojai: užsieniečiai – atvykstant į patikrą vietoje. Vietiniai – iš anksto užpildant ir siunčiant faksu, kuri reikia susirasti patiems.

Mokesčiai. Visose šalyse, išskyrus Lietuvą, mokesčių surinkimu rūpinasi uosto kapitonai. Mokesčiai uostuose panašūs – apie 10-15 Eurų.

Burių remontas. Burių remonto paslaugos yra teikiamos visose šalyse.

Dušai, tualetai. Visose šalyse yra įrengti sanitariniai mazgai. Nė viena iš šalių nėra įgyvendinusi HELCOM rekomendacijos dėl nutekamųjų vandenų išpumpavimo stočių uostuose. Tokia pati padėtis yra ir visoje Skandinavijoje, išskyrus Suomiją.

Informacija. Turistiniai bukletai yra atnešami į jachtas Lenkijoje, Latvijoje ir Estijoje. Lietuvoje turistinių bukletų uostuose nėra.

Komunikacija. Lenkijos, Latvijos ir Estijos uostuose (išskyrus Lietuvos) buriuotojai gali naudotis nemokamomis uosto teikiamomis interneto paslaugomis.

Užsienio kalbos. Visose šalyse, išskyrus Lietuvą, jachtklubų budintieji kalba angliškai. Lietuvoje budintieji yra neišprusę, nemoka kalbų, nežino buriuotojų terminų.

Kuras. Tik Estijoje radome degalinę uoste. Latvijoje ir Lenkijoje kuro užpylimo klausimais padeda uosto kapitonas. Lietuvoje kuro paieška yra pačių buriuotojų reikalas.

Saugumas ir jachtų priežiūra. Visose šalyse yra saugu palikti jachtą marinoje. Marinos tarnautojai ne tik stebi svetimų žmonių buvimą šalia laivų, bet ir pasirūpina švartovų įtempimu laivo savininkams nesant šalia. Klaipėdos Smiltynės jachtklube yra saugu dėl fizinio uosto nuotolio nuo miesto ir pašalinių žmonių, tačiau ne dėl budinčiųjų pastangų: girtavimas yra tapęs kasdieninio elgesio standartu, nesirūpinama jachtų saugumu nakties ar audros metu.

Kranai. Jachtoms iškelti apžiūrai pritaikytą kraną aptikome tik Estijos jachtų uoste Roomassaareje.

Kelionės „jūrlapis“



- Klaipėda - Gdanskas 2004.06.24-25 -> 128 JM.
- Gdanskas - Klaipėda 2004.06.26-27 -> 120 JM.
- Klaipėda - Liepoja 2004.07.20 -> 48 JM.
- Liepoja - Venspilis 2004.07.22 -> 82 JM.
- Venspilis - Romasare 2005.07.25 -> 60 JM.
- Romasare - Klaipėda 2005.07.29-30 -> 163 JM.

Kelionė į Lenkiją 2004.06.24-27



Asta vairuoja. Lenkijos nesimato

Moterys irgi moka ir nori valdyti jachtas. Jos gali puikiai vairuoti, ruošti maistą, dalyvauti švartavimosi operacijose. Vienu žodžiu – tereikia jų nevaržyti kompetencijos stokos kaltinimais ir džiaugtis kelione. Lietuvoje toks vaizdas dar retas, bet mūsų laivo šeimyninė komanda tiki, kad būtent šeimyninis jūrinis buriavimas Lietuvoje artimiausioje ateityje turi didelį potencialą populiarėti ir mūsų patirtis jiems gali būti labai naudinga. Savo pavyzdžiu mes siekiame padrąsinti žmones keliauti kartu su savo

šeimomis.

Laikai, kai kolektyvinis buriavimas buvo suprantamas kaip šešių nesipraususių vyrų plaukimas viena jachta, turėtų pasikeisti. Iš tikrųjų šioje sampratoje slepiasi dviejų arba trijų šeimų (4- 6 žmonių) buriavimas dviem arba trimis jachtomis.

Plaukimui į Lenkiją keturių laisvų dienų laikotarpiui per Jonines mes buvome pasiėmę jachtos „Navalis“ šeimyninį ekipažą: Alvydą ir Astą. Jie tik prieš kelis metus įsigijo jachtą ir svajojo apie savarankišką buriavimą jūroje. Perėmę mūsų patirtį mūsų draugai sekančiame plaukiojime po Pabaltijo valstybių vandenį jau dalyvavo savarankiškai su savo jachta, kuri yra panašaus dydžio, kaip ir „Blue Bird“.

Štai taip atrodo „moteriška“ komanda kelionėje atgal iš Lenkijos (nuotraukoje dešinėje). Vėjas – 3 balai, halfindas, greitis 6-7 mazgai.

Tačiau mes šiek tiek aplenkėme įvykius. Grįžkime truputį atgal. Išplaukę iš Klaipėdos birželio 24 dieną Lenkijos krantus pamatėme sekančią dieną 10 valandą ryte. 26 valandas plaukėme iš Klaipėdos į Gdanską.

Nuplauktos 128 jūrmylės pagal lagą. Iš Klaipėdos išplaukėme birželio 24-os 12 valandą dienos, o atplaukėme į Gdanską sekančią dieną 14 valandą. Pūtė silpnas pietų vėjas, todėl teko plaukti labai aštriai į vėją. Beveik visą laiką teko naudotis varikliu ir burėmis. Kelionė nuvargino, bet nuotaika buvo pakili. Priežastis – džiaugsmas, kad radome Lenkiją. Kursą buvome pasirinkę taip, kad nepriartėtume prie Kaliningrado srities kranto arčiau nei per 15 jūrmilių. Jau ne vienas Lietuvos buriuotojas yra pasakojęs, kad rusai nepripažįsta



Zitos ir Astos budėjimo laikas

tarptautinėmis konvencijomis sankcionuoto „laisvo taikaus plaukimo“ ir neleidžia ramiai praplaukti tranzitu per savo teritorinius vandenius. Jie stabdo jachtas, ieško priekabių – kodėl plaukiama per jų teritorinę jūrą, reketuoja mokėti neįžymias baudas (apie 25 EUR), nors iš Pioniersko išplaukusiam pasienio laivui norint pavyti jachtą, plaukiančią teritorinių vandenų riba, reikia sudeginti apie 2 tonas dyzelino. Tačiau Kaliningrado srities pasienio apsaugai tai nėra motais. Mat 2 tonos dyzelino yra valdiškos, o 25 eurai „nusėda“ į nuosavą karininko kišenę.

Taigi, plaukėme link savo nustatyto posūkio taško Tarano iškyšulio traverze, kuriame turėjome pasisukti į pietus kursu 180 laipsnių. Likus iki nustatyto taško aštuoniems kabeltovams, mūsų GPS nustojo fiksuoti laivo poziciją. Įsijungėme atsarginį rankinį GPS. Tas pats. Kadangi orai buvo ramūs, pasiklojėme savo vikingiškais navigaciniais sugebėjimais ir nuplaukėme 180 laipsnių kursu. Neapsirikome, – radome Lenkijos krantus. Taigi, jūroje galima buriuoti intuityviai, naudojantis tikrai magnetiniu kompasu, kuris nepriklauso nuo palydovų darbo trukdžių ar elektros energijos stokos akumuliatoriuose. Tada, plaukiant į Lenkiją, GPS ryšys buvo nutrūkęs keturioms valandoms. Toks atsitikimas mano praktikoje pasitaikė pirmą kartą, nors kalbant apie tai buvau girdėjęs. Šią vasarą, plaukiojant liepos mėnesio pradžioje su kita jachta Suomijoje, atsitiko tas pats – palydovai nustojo transliuoti signalus. Tada, prisiminęs plaukimo į Lenkiją patirtį, iš karto teisingai diagnozavau, kad kaltas ne GPS imtuvas, o palydovai. Ir nesuklydau. Palydovai „apsigalvojo“ po valandos.

Bet grįžkime prie plaukimo į Lenkiją. Kelionėje pirmyn jūra mus lepino silpnais vėjais. Tačiau oras buvo permainingas. Išplaukus iš Klaipėdos švietė saulė, o jau po 6 valandų mus



išpra
usė
lietu
tis.
Lijo
taip
stipr
iai,
kad
bang
os
visiš

kai nurimo. Taip ir plaukėme, ramiai, kol pasiekėme Gdanską.

Lenkų muitininkai ir pasieniečiai labai pasikeitė nuo Sovietmečio laikų. Muitininkai nereikalavo alkoholio, o pasieniečiai greitai nuskanavo pasus ir patys užpildė savo formos rolę. Sovietiniais laikais muitinės patikra pavirsdavo tikru baliumi. Muitininkas jau ateidavo girtas. Pats pareikalaudavo degtinės. Bandydavo demonstruoti anglų kalbos žinias ir pasakoti, kaip jų buriavimo didvyris Teliga plaukioja vienas per 13 balų audras pagal Bofortą. Ne kartą pačiam teko stebėti tokius spektaklius. Tačiau laikai keičiasi į gera.

Įplaukus į Gdanską uosto vartus po dešinei yra krantinė, kurioje kabo plakatas, nurodantis kad su uosto tarnyba reikia susisiekti 14 VHF kanalų. Taip ir padarėme. Tiesa, kalbėjau angliškai. Niekas neatsakė, tačiau girdėjau, kaip lenkiškai kažkas tuoj pat pradėjo mumis rūpintis: "Poćiební samochodzik...". „Samochodzik“ – as atvažiavo po penkių minučių.

Nuo uosto vartų iki jachtklubo – apie dvi jūrmyles kelio. Jachtklubo marina yra pačiame miesto centre. Tilteliai joje pastatyti už Skandinavų paramos pinigų ir atitinka Skandinavijos standartus. Juos galite matyti nuotraukoje kitame puslapyje.

**Gdansko Jachtklubas**

Gdanske uosto kapitono namelyje galima pasinaudoti interneto paslaugomis. Skelbimų lentoje kiekvieną dieną iškabinama orų prognozė. Uosto prižiūrėtojai malonūs, parūpina elektros šakotuvus, nes uosto elektros rozetės atitinka Anglijos standartą. Tuo stebėjosi ir uosto budintysis, bet yra kaip yra. Tiesa, budintysis mus maloniai nustebino tuo, kad paklaustas apie nematytą vėliavą, ne tik paaiškino, kad tai Gdansko miesto vėliava, bet ir padovanojo vieną mūsų laivui "free-of-charge".

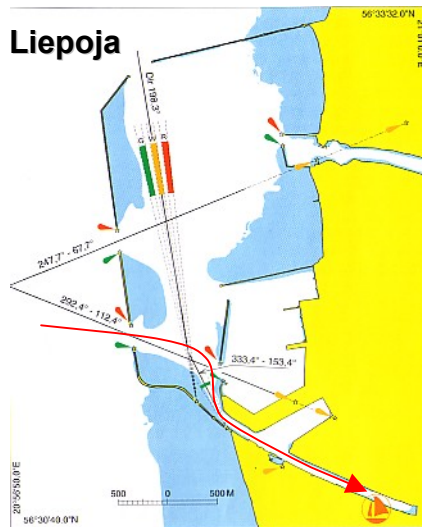
Pats miestas, kurio centre yra jachtklubas, kažkodėl saugo griuvėsius, nesikeičiančius per paskutinius 60 metų (nuo antrojo pasaulinio karo). Slavai yra slavai ir niekuo daugiau negalima paaiškinti Lenkijos ekonomikos fenomeno. Šalia gyvena čekai ir vokiečiai. Galiausiai ir lietuviai dirba tą pačią žemę. Tai, kad patekus į Lenkiją aplinkos vaizdas skiriasi nuo kaimyninių šalių, gali paaiškinti tik tas faktas, kad Lenkijos žemėje gyvena kitokie žmonės, nei Lietuvoje, Vokietijoje ar Čekijoje. Šis menkas skirtumas, ar faktas, kad gyventojai šneka lenkiškai, turi nepakartojamas pasekmes šio žemės kampelio landšaftui.

**Gdansko miesto centras**

Kelionė po Latviją ir Estiją 2004.07.20-30

Liepoja 2004.07.21.

2004 metų liepos 20 dieną 12 valandą kolektyviai išplaukėme pro Klaipėdos uosto vartus dviem jachtomis: „Blue Bird“ ir „Navalis“. Kiekvienos jachtos įgulas sudarė po du žmones: vieną vyrą ir vieną moterį. Gero kelio mums linkėjo jachta „Blue Dream“ 68-u VHF kanalu. Buvome sutarę, kad kas valandą susisieksime eteryje pasidalinti mūsų kelionės nuotykiams. Paskutinis ryšys įvyko 17-ą valandą, kai mes buvome prie Būtingės plūdūro. Tada atstumas, skyręs mus nuo Smiltynės jachtklubo, kur stovėjo jachta „Blue Dream“ jau buvo lygus 27-ioms jūrmylėms. Ryšio kokybė buvo prasta, tad reikėjo perjungti siųstuvus į 25 vatų galingumą. Tai gelbėjo trumpai. Greitai ryšio su Smiltynė neliko ir mūsų dvi jachtos, pučiant silpnam rytų vėjui, sėkmingai artėjo prie mūsų sekančios nakvynės uosto – Liepojos.



Liepojos uostą pasiekėme 24 valandą. Atstumas nuo Klaipėdos – 48 jūrmylės. VHF 11 (atsako ir 16-u pašaukus „Liepaja-2“) kanalu su šaukiniu „Liepaja-1“ išsikvietėme uosto tarnybą. Jos nurodymu įplaukėme per pietinius išorinių molų vartus ir pro rūgščiai kvepiančius pūvančių skiedrų kalnus tamsoje patraukėme kanalu iki tilto. Kanalo gylis – 7 metrai, o prie tilto – 3 metrai. Uosto tarnyba paaiškino, kad sustoti reikia jachtklube, kuriame yra agentas, sutvarkysiantis visus muitinės ir pasienio formalumus. Prie krantinės mūsų jau laukė uosto budintis, nors laikas buvo vėlyvas. Jis paprašė pasų ir pats užpildė roles. Budintis vaikinai paaiškino, kad Liepojoje jau 5 metus galioja tokia tvarka ir kad jisai girdėjęs apie tvarką Klaipėdoje, nes visi atplaukiantys buriuotojai užsieniečiai nuo jos šūrpsta ir visiems pasakoja dievagodamiesi, kad daugiau į Klaipėdą niekada nebeplauks.

Jachtų uoste reikia švartuotis prie krantinės šonu. Yra elektra, WC, dušai, skalbimo mašina, internetas. Viskas įeina į 10 latų stovėjimo kainą (arba 15 Eurų). Tiesa, ilgesnis stovėjimas kainuoja pigiau – po 8.5 lato. Uostas privatus. Yra sauna su poilsio sale, aprūpinta odiniais baldais, audio ir video aparatūra. Vienos valandos kaina – 10 latų.

Sekančią dieną uosto budintis padovanojo kiekvienai mūsų jachtai po solidų aplanką, kuriame buvo sudėti uosto paslaugų įkainiai, Liepojos miesto bukletai, kuriuose įvairiomis kalbomis buvo parašyti – kur ir kokia tvarka galima pamatyti visas miestelio įžymybes. Tiesa, tą pačią dieną mums nutiko menkas incidentas. Uosto budintis, atsiprašęs už sutrukdyimą, pranešė, kad tik-ką tilto pravažiavo pasienio užkardos viršininkas (mūsų jachtos stovėjo prie pat tilto, skiriančio kanalą nuo vidinio ežerėlio) ir jį išbarė, kad uoste stovi dvi jachtos su Austrijos vėliavomis po dešiniu zalingu. Pasirodo, Klaipėdos burių siuvyklos siuvėjos siūtos Latvijos vėliavos neatitinka Latvijos valstybinės vėliavos standarto: vidinė balta juosta per plati, o pati vėliava – per trumpa (turi būti: kraštinių santykis lygus 1:2, o vidinės baltos horizontalios juostos plotis lygus 1/5 trumposios kraštinės). Bauda išplaukiant už tokį vėliavų etiketo pažeidimą – 200 eurų (690 Lt). Teko įsigyti teisingas vėliavėles, kurių kainą pavyko nusiderėti. Vienos vėliavėlės pradinė kaina buvo 15 Eurų. Tačiau mums, kaip kaimynams, jos atiteko dvigubai pigiau. Tiesa, pradžioje vaikinai pasisiūlė paskolinti vėliavėles, nes koks gi lietuvis jas pirs po 15 eurų už vieną. Tačiau mes nutarėme jas įsigyti, nes vėliavėlės buvo pasiūtos iš geros medžiagos ir buvo originalios – „Made in Latvia“. Tad niekas prie mūsų sekančiuose uostuose neturėtų kabinėtis, kad iškelėme „Austrijos“ vėliavą.

Vėliau su uosto budinčiu, vardu Maris, susidraugavome pastebėję kad jo automobilis turi lietuviškus numerius. Pasirodė, kad jo visi giminės gyvena Lietuvoje. Tik jis kažkokiu būdu gimė Latvijoje. Jis papasakojo, kad Liepojoje nėra nei vienos Latviškos jachtos (tas pats



ir Ventspilyje). Sekančiais metais jis žada įsigyti savo jachtą. Tai bus pirmoji latviška jachta Liepojoje.

Liepojos uoste yra internetas. Latviai budi jachtklube visą naktį (nemiega), todėl net ir viduryje nakties yra su kuo pakalbėti, jei kankina nemiga. Budintys negeria. Nors mane pavaišino taurele viskio, sau neįsipylė, o aš ir neraginau. Atsimokėdamas aš parodžiau vokiškus ir lenkiškus oro prognozių

portalus, kurių Maris nežinojo. Su Liepojos uostu galima susirašinėti elektroniniu paštu. Adresas: liepaja@latviancoast.lv. Tad galima drąsiai rašyti Maris, jei yra kokių nors klausimų. Visi Latvijos uostų planai yra patalpinti interneto adresu <http://www.latviancoast.lv/en/>. Latvijos Buriuotojų sąjungos internetinis adresas yra <http://www.sailing-latvia.lv/public/>. Latvijos pakrančių apsaugos internetinis adresas yra <http://www.mrcc.lv/mrcc/en/index.sql>.

Liepojos miestas Sovietiniais laikais buvo paverstas kariniu uostu. Todėl anksčiau gyventojai turėjo specialius spaudus pasuose, leidžiančius įvažiuoti į miestą. Pašaliniams ten lankytis buvo draudžiama. Tie laikai paliko miesto veide savo atspaudą – miestas atrodo lyg karinis miestelis: visi šaligatviai asfaltuoti, namai pilki nuo dulkių, žmonės apsirengę taip, kad nekristų į akis. Miestelyje yra nedaug atrakcijų. Viena iš jų – bažnyčios bokštas, į kurį galima

Liepoja ir mūsų jachtos stiebo viršūnė



užlipti sumokėjus 1 lato mokestį. Į bokštą visus lankytojus lydi palydovas, kuriam gerokai virš 60 metų amžiaus. Jis sakėsi, kad užlipa į aukščiausio mieste statinio viršūnę po keliasdešimt kartų per dieną. Liepojos vaizdą iš bažnyčios bokšto galite matyti nuotraukoje. Rodyklė nuotraukoje rodo mūsų jachtos stiebo viršūnę.

Liepojoje praleidome vieną dieną, nors nakvojome dvi naktis ir gerai pailsėjome. Liepos 22 dieną planavome išplaukti į

Ventspilį, iki kurio generaliniu kursu atstumas buvo 55 jūrmylės. Maris mus informavo, kad sekančią dieną lis ir pūs rytų, pietryčių 3-5 m/s stiprumo vėjas. Džiaugėmės, kad nors ir bus šlapia, bet pūs palankus vėjas ir kelionė neturėtų prailgti.

Ventspilis 2005.07.22-24

Išaušo liepos 22 dienos rytas. Jis buvo lietingas ir nesvetingas. 9 valandą ryto 11 VHF kanalu pranešėme apie tai, kad išplaukiame uosto viršininkui ir pasienio tarnybai. Liepojos uosto tarnybos mėgsta, kad joms viskas yra pranešama. Matyt šis įprotis yra išlikęs nuo Sovietmečio laikų. Mums leido išplaukti per pietinius uosto vartus. Jūroje mus pasitiko šiaurės, šiaurės rytų vėjas, kurio stiprumas buvo 10-14 m/s. Susirifavome grotą ir patraukėme į šiaurės vakarus.

Retai kam yra pavykę užfiksuoti nuotraukoje bangavimą jūroje. Plaukiant bangos atrodo didelės, o nuotraukoje jų tiesiog nelieta. Šalia plaukė jachta Navalis ir aš padariau kelias jos nuotraukas, kurios padėjo man padaryti naują atradimą: bangų aukštį jūroje galima užfiksuoti nuotraukoje tik turint joje objektą, su kuriuo galima lyginti bangų aukštį to objekto mastelyje. Dvi nuotraukos žemiau parodo, kaip „lygioje“ jūroje jachta tai išneria, tai pasislepia



Bangavimo aukščio iliustracija jūroje



tarp bangų. Jei nuotraukose nebūtų jachtos, atrodytų, kad nėra ir bangų.

Teko laviruoti.

Vėjas kartais sustiprėdavo, kartais nusilpdavo, tačiau vėjo prietaisas nerodė mažiau nei 10 m/s.

Tarp Liepojos ir

Ventspilio yra dar vienas uostas, kuris yra 25-ių jūrmylių atstumu nuo Liepojos. Tai Pavilosta – mažas žvejų kaimelis, kuriame irgi yra jachtų prieplauka, dušas, WC, elektra ir vanduo. Tačiau nutarėme praplaukti šį uostelį pro šalį, tikėdamiesi, kad 55 jūrmylių atstumą turėtume nugalėti šviesiu paros metu. Tuo labiau, kad turistiniuose bukletuose buvo parašyta, kad vienintelė Pavilostos įžymybė yra didžiausias Kurdmėje žemėse esantis akmuo, kurio dydis prilygsta eiliniam Lietuvos didesniai rieduliui. Tačiau laviruotė pailgino mūsų kelią iki 81-os jūrmylės ir Ventspilio uoste atsiradome 2-ą valandą nakties.

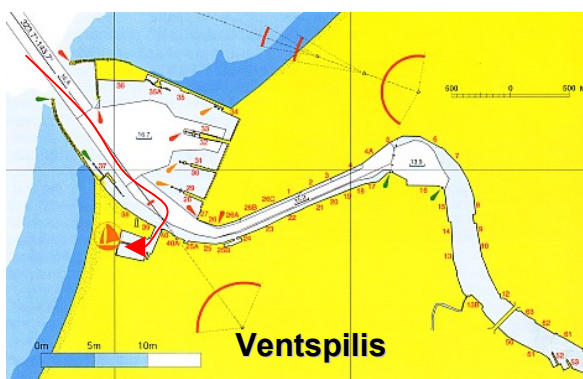


Prie Akmens Rago kyšulio yra sekluma, kurioje gylis sumažėja iki 10 metrų ir mažiau. Esant vėjui 13-14 m/s, koks jis ir buvo mums plaukiant, ten susidaro stati banga. Tad teko pasukti toliau į jūrą ir apiplaukti seklumą. Į dienos pabaigą vėjas pradėjo rimti ir pasisuko į šiaurę. Kai pasiekėme Ventspilį, vėjo greitis tesudarė 5-8 metrus per sekundę ir buriavimas pasidarė šilkinis. Tačiau jau nesinorėjo tamsoje išrifuoti groto. Todėl baigėme kelionę varikliu padėdami burėms.

Ventspilio uosto tarnyba atsiliepia 16-u ir 9-u VHF kanalu. Operatorius buvo kiek nustebęs mūsų prašymu užėti į uostą. Tačiau dėl visa ko paklausėme leidimo.

Ventspilis yra lankomas didžiulių tanklaivių, o naktį per aukštus molus nesimato: ar kartais

mūsų jachta nesukliudys kokiam nors dideliui laivui. Tiesa, artėdami prie uosto vartų ilgą



laiką stebėjome „fata morgana“: mažai suprantamus žiburius. Tai buvo du, pradžioje raudonos, o paskui žalios spalvos žiburiai, kurie švietė pastovia šviesa vienas virš kito gana ženkliai atstumu. Mes su žmona esame įpratę diskutuoti apie tai, ką matome. Tad ji išvedė hipotezę, kad tai gali būti sektoriniai priėmimo bojos žiburiai. Iš tikrųjų, priėmimo boja galėjo turėti panašų pelengą. Tačiau žiburiai švietė pastovia šviesa ir negalėjo būti bojos žiburiais. Glumino tai, kad žiburys apačioje siūbavo į šonus ir atrodė, kad yra pririštas prie viršutinio virve ir siūbuoja, kaip svambalas. Šios naktinės istorijos atomazga pasirodė mažiau nei proziška. Jau prisišvartavus Ventspilio jachtų uoste priekiu prie krantinės ir galu prie plūdūro, į uostą įplaukė lenkų jachta, kuri turėjo dubliuotus navigacinius žiburius: ant relingų ir stiebo viršūnėje. Tokio stebuklo nepatariu nei vienam išvysti. Atrodo labai neįprastai. Yra žinoma, kad jachtos naudoja navigacinius žiburius stiebo viršuje. Tačiau jie įjungiami vietoj žiburių ant relingų tik jūroje, kad matytųsi toliau, o uoste patartina įjungti žiburius ant relingų, nes aukštai esantys žiburiai susilieja su uosto kranų ir pastatų langų šviesomis.

Visą liepos 23 dieną praleidome uoste – ilsėjomės. Prausėmės, skaitėm knygas, gėrėm alų. Diena neprailgo. Jachtklube yra bariukas. Uostas pigesnis, nei Liepojos – 9.2 latų parai. Tad per tris paras tenai palikome 27.6 latus (arba 138 litus). Jachtklubo telefonas: +371 3621136. Jachtklubo el.pašto adresas: enkurs@fix.lv ir venspils@latviancoast.lv. Gelbėjimo tarnybos telefonas: +371 3621040. Pakrančių apsaugos telefonas: +371 3622875. Muitinės telefonas: +371 3621204.

Ventspilio uoste mums padovanojo angliškai atspausdintą nemokamą leidinį su visų Latvijos jachtų uostų aprašymais ir planais. Leidinys buvo sukurtas remiant Latvijos



transporto ministerijai, uostų vystymo fondui ir mažųjų uostų asociacijai. Redakcija „Puse Plus Ltd.“, tel.: +371 7222250, faksas: +371 7221656, el.paštas puse-plus@parks.lv.

Ventspilis - tai kurortinis miestelis ir jame tikrai yra atrakcijų. Kad ir poilsio parkas šalia jūros, kuriame važinėja tikras siaurukas traukinukas, kūrenamas anglimis, varomas garu ir dūmijantis juodais dūmais. Pasivažinėjome. Bilietai kainuoja po 0.5 lato už kuriuos gali apvažiuoti visą parką ratu. Po to lankėmės Livonijos pilyje,

kurioje nereikia gidų, nes ant sienų pakabinti skystų kristalų liečiami monitoriai, rodantys panoraminius vaizdus ir rašytinius tekstus įvairiomis kalbomis. Išskirtinis Ventspilio, kuriame

gyvena 30'000 gyventojų vaizdas – jo gatvės ir šaligatviai (atkreipkite dėmesį į šaligatvį nuotraukoje su traukinuku). Nors trečdalis miesto namų yra apleisti ir stovi su išdaužytais langais, gatvėse senutės prašo išmaldos o laisvo elgesio merginos narsto jus po kaulelį pasiekdamos žvilgsniu net piniginę vidinėje kišenėje, nors krinta į akis skurdas,- viso miestelio gatvės ir šaligatviai yra grįsti trinkelėmis. Ir ne bet kokiomis, o skirtingų spalvų. Ir ne bet kaip sudėtomis, o skirtingais raštais. Pedantizmas, su kuriuo išgrįstas Ventspilis yra toks, kad net tos pačios gatvės šaligatviai yra grįsti skirtingomis spalvomis ir raštais. Nepastebėjom, kad raštai kartotųsi. Vaizdas tikrai neįprastas, bet estetiškas. Nuotraukoje dešinėje esu įsiamžinęs aš, Latvijos laivybos įkūrėjas ir vystytojas Krisjanis Valdemars ir garsusis Ventspilio grindinys.

Jachtklubo budinčio paklausiau – kame gi reikalas, kokia šių grindinių istorija? Gal savivaldybė nutarė suteikti miestelio skurstantiems gyventojams darbą ir užsakė iškloti visą miestą trinkelėmis? Ne, atsakė uosto budintis. Reikalas paprastesnis. Ventspilio meras yra kartu ir trinkelėlių gamyklos akcininkas. Tad nėra ko stebėtis procesais, vykstančiais Lietuvoje. Visur tas pats yra, buvo ir bus. Dar senovės pasaulyje storiausi žmonės buvo muitininkai, o ploniausi – poetai. Visada galima pasirinkti tarp riebios dabarties ir dėkingos žmonių atminties.

Šiaip ar taip, Ventspilyje verta apsilankyti. Netgi labiau, nei Liepojoje. Bet laikas buvo judėti toliau. Sekantis mūsų tikslas – arba namo, arba į Estiją.



Ventspilio grindinys

Roomassaare 2004.07.25-30

Liepos 25 diena išaušo rami, tad nutarėme pasiekti Estiją. Kėlėmės anksti, kaip tikri keliautojai, t.y. 5 valandą ryto, nes iki Kuresarės, į kurią nutarėme plaukti, kelio buvo likę 65 jūrinės mylios. Tai pats didžiausias atstumas tarp aplankytų Pabaltijo uostų. Be to ir pavojingiausias. Reikėjo kirsti seklių Irbeno sąsiaurį ir plaukti link akmenuotų Saaremaa salos krantų, kuriuose reikėjo surasti plyšį akmenuotose pakrantėse ir saugiai pasislėpti uoste. Su jūrlapiais – kaip visada – problema. Turime tik generalinį, kuriame balta spalva pažymėtos gilios vietos pereina į mėlyną spalvą esant 10 metrų gyliui.

6:30 išplaukėme pro Ventspilio uosto vartus. 7 valandas plaukėme su variklio pagalba. Tik po pietų atsirado vėjelis, į vakarą kiek sustiprėjęs. Pirmas Estijos vaizdas, kurį pamato keliautojas laivu kertantis Irbeno sąsiaurį, yra Sorve švyturys. Tai juodos spalvos špilius, kuris puikiai matosi iš keliolikos mylių atstumo.

Švyturys yra Sorve pusiasalyje, besitęsiančiame 32 kilometrus į pietus nuo Saaremaa salos. Kai tik pasimato švyturys, Estijos pasienio tarnybos pradeda šaukti jachtas, nurodydamos koordinatas, plaukimo kryptį ir greitį. Visai



Sorve švyturys

kaip Lietuvos pakrantėse. Vilties, kad jus išgirs, nėra, nes jachtų VHF siųstuvų antenos nėra taip aukštai iškeltos. Tik po geros valandos šaukinių pagaliau pasieniečiai išgirdo mūsų atsakymą. Tačiau ilgai nesuprato laivo pavadinimo. Netgi prašė pasakyti paraidžiui. Ar tai dėl mūsų blogos anglų kalbos ar dėl eterio trikdžių, neiškentęs pasakiau rusiškai: mūsų laivas vadinasi „Mėlynoji Paukštė“. Tada balsas ragelyje nustebo ir su estiška tarpe paprašė viską pakartoti rusiškai. Tai padėjo. Uoste jau žinojo, kad mes atvykstame. Tik ne tame, į kurią mes nuplaukėme. Nes taikėme į Kuressaare, o pataikėme į Roomassaare. Reikalas tas, kad iš jūros pusės niekaip negalėjome suprasti – kur tas įplaukimas į Kuressaare. Tad, gyliams sumažėjus



Jachtos „Blue Bird“ ir „Navalis“
Roomassaarės uoste

iki 3.5 metro, pasukome į rytus. Į Roomassare, pagrindinį Kuressaare uostą, reikia plaukti per vidurį tarp salos Abruka ir Roomassaare kyšulio (tarp jų - 4 km), kol nepasieksite lateraline sistema pažymėto rytinio įėjimo,

neplaukdami sekiau nei 4.5 m (akmenys prasideda prie 4 metrų gylio). Tada drąsiai galima plaukti rytiniu farvateriu iki uosto (5 m gylio izobata). Nepatartina plaukti ryčiau rytinio farvaterio ribos. Ten labai akmenuota ir gyiliai iš karto tampa 3-2 metrai. Žodžiu: "žingsnis į šoną ir sušaudymas".

Roomassaare yra už keturių kilometrų nuo Kuressaarės miesto – pagrindinio Sarema saloje. Kas valandą kursuoja autobusas (5 kronos žmogui, arba 1.1Lt). Tačiau naujasis uostas Roomassaare yra pagrindinis uostas. Kaina 200 kronų parai (44 litai). Gylis uoste 3 metrai. Viso 36 vietos. Vanduo, elektra, dušai, tualetai, internetas - viskas įeina į kainą. Dušuose - šildomos grindys. Tiesa, dušai atidaromi 8 valandą ryte ir uždaromi 9 valandą vakare. Ir sutvarkytoje Estijoje yra logiškai nepaaiškinamų dalykų – juk jachtos atvyksta ne pagal iš anksto suplanuotą grafiką. Tai gali atsitikti ir naktį. Kur nusiprausti? Tiesiog reikia tai žinoti, kad Romasareje prausiamasi dieną, o naktimis miegama. Tada viskas atsistoja į savas vietas.

Sauna valandai - 200 kronų. Yra viešbutėlis, netoli aerouostas. Roomassare uosto aprašymą galima rasti uosto tinklalapyje <http://www.saarteliinid.ee/eng/>. Kitų Estijos uostų planus, galima rasti puikiam interneto tinklalapyje adresu <http://marinus.nautilus.ee/index.php/marinas>. Bendrą Kuressaare planą galite rasti Priede Nr.3.



Yra įėjimas ir į Kuressaare miesto uostelį, tik be jūrlapio jo ieškoti - nesaugu. Labai seklu. Dairykites kardinalinių ženklų. Įėjimas pažymėtas centrine lateraline boja, tačiau esant vėjui - matomumas blogas. Nuotraukoje kairėje matosi, kad farvateris iškasta ekskavatoriumi suverčiant žemes į šonus. Viskas pažymėta bojomis, tačiau kanalo ilgis neįtikėtinas – apie 2 jūrmyles. Todėl pirmą kartą atplaukus neįmanoma nieko rasti be jūrlapių.

Kuressaare miestas (kurio pilį matote dešinėje) atsirado XIV šimtmetyje. Nuo 1559 m miestą valdė Hercogas Magnus, Danijos karaliaus Frederiko II brolis. Magnus iš kaimo pastatė svarbų prekybai miestą (1563 m.). Klestėjimas tęsėsi estų vadinamaisiais "auksiniais" švedų laikais, kol 1710 metais



miestas pateko į rankas rusams. 1840 metais miestas tapo kurortu su purvo voniomis. Dabar



Kuressaare gyvena 16'000 žmonių.

Taigi, Roomassaare - tai europinė marina. Viskas joje įrengta už Talino uosto pinigų ir yra labai šiuolaikiška. Marina turi bariuką. Šalia yra buriuotojų reikmenų parduotuvė, kurioje yra drabužių ir, kas svarbiausia, Estijos jūrlapių. Tiesa, jie ne pigūs. Viso egzistuoja trys albumai: šiaurinės, centrinės ir pietinės dalies. Kiekvieno kaina - 1200 Kronų (apie 265 Litus).

Jei norite pavalgyti žuvies - paklauskite vietinių - kas ją parduoda. Jei reikalinga kita pagalba - irgi paprašykite. Padės netgi uosto ar pakrančių apsauga. Estai labai savotiški. Nesišypso. Tačiau bendraukite su jais ir jūs pastebėsite, kad kartais pasieksite 500% geresnių rezultatų, nei nebendraudami. Žmonės, gyvenantys prie jūros, žino, ką reiškia padėti buriuotojams. Paspauskite estui ranką, ir tapsite puse jo draugo. Pasakykite, kad esate iš Lietuvos, ir tapsite kita puse jo draugo. Su vienu iš jų man pasisekė susidraugauti per vieną dieną taip, kad jis atplaukė su šeima iš paskos į Lietuvą. Jei atsitiks nelaimė ar reikės pagalbos, - skambinkite mobiliu numeriu 112, arba kvieskite pagalbą VHF-16 kanalu. Po incidento su keltu "Estonia" ir daugkartinėmis nelaimėmis, atsitikusiomis buriuotojams ir žvejams, į kiekvieną pagalbos skambutį reaguojama labai rimtai. Sekliuose ir akmenuotuose Estijos vandenyse nedėmesingumas baudžiamas tuoj pat. Mes stovėjome Roomassaareje tik tris dienas ir tai matėme, kaip atplaukė vokiečių kiliu trinkelėjęs į povandeninę uolą. Uosto vyrai operatyviai ir be kalbų greit išskėlė jachtą, kad savininkas galėtų įvertinti pažeidimus. Uoste yra puikus kranas ant dviejų bėgių, kuris turi švelnius jachtos korpusą apjuosiančius diržus. Ką jau ir kalbėti... Estija daug labiau civilizuota, nei Lietuva. Už tai Lietuvoje žmonės linksmesni. Jaučiausi tikru pietiečiu. Temperamentingu ir įdegusiu. Tiesa estams tai nesukėlė jokių jausmų. Jie ir toliau buvo, kaip sako rusai, "ugriumijs".

Uoste galima išsinuomoti padorų automobilį. Kaina - 600 Kronų, kai mieste mažiausia kaina 1200 Kronų, nors estai kalba, kad tai yra dar pigiau, nei žemyne. Apsimoka išsinuomoti automobilį ir per dieną pamatyti visas salos grožybes. Sukarsite maksimum 200 km. Taip mes ir padarėme. Pradžioje nuvažiavome į Kuresare – ieškoti informacijos apie tai, ką turėtume pamatyti saloje.



Pangos kaimo uolos

Kuressaare centre esančiame turizmo biure nereikia pirkti jokių brangių aprašymų, nes viską galima susirasti internete arba uoste, arba pamačius kelio ženklą su simboliu "@". Taigi nuėjus paklauskite: ką verta pamatyti saloje. Gausite nemokamą salos planą ir moteris ranka sužymės jums įdomiausias vietas, kurias aplankysite su automobiliu. Tokį mūsų gautą planą galite rasti Priede Nr.4.

Salos krantai žemi, tačiau šiaurėje yra taip vadinamos Panga kaimelio uolos (paveiksluke kairėje). Aukštis - iki 21.3 metro.

Senovėje nuo šių uolų nustumdavo aukojamus gyvulius ir žmones. Jūroje 50 metrų atstumu prieš uolas yra akmeningas rifas, kurį galima atpažinti iš bangų mūšos.

Saloje apstu ir kitų įdomių vietų. Viena iš jų – didelis meteorito krateris, kuris yra Kaali kaimelyje (apie 18 km nuo Kuressaare). Ten pat yra ir dolomito skaldyklos. Todėl prie kaimelio visi suvenyrai - iš dolomito. Kiaušiniai (50 kronų), peleninės, laikrodžiai (600 kronų), vištos. Moterys mezga tiesiog prie kelio ir parduoda savo nėrinių staltieses.

Meteoritas, kuris Žemės atmosferoje suskilo į 30 gabalų (arba tai buvo meteoritų lietus), ir nukritęs septintajame šimtametyje prieš Kristų, tapo įžymiausia miestelio vieta. Apvalios duobės buvo ištirtos 1937 metais, kada ir buvo patvirtinta jų meteoritinė kilmė. Iki tol liaudyje buvo kalbama, kad tai bedugnė skylė žemėje. Tyrimai parodė, kad didžiausias krateris tėra 18-os metrų gylio. Bala yra 50 metrų diametro. Kraterio diametras - 110 metrų. Senovėje krateris buvo apjuostas akmenine siena (600 metai po



Meteorito krateris Kaali kaime

Kristaus) ir buvo laikomas garbinama vieta, kurią lankė piligrimai. Daugiau Kaali nieko įdomaus nėra.



Anglos kaimo malūnai

Šie malūnai yra Angla kaimelyje. Tai vienintelis kalnelis su išlikusiais penkiais malūnais. Senovėje kiekvienas kaimelis turėjo malūną. Anglos kaimelyje buvo 13 ūkių, kurie turėjo 9 malūnus. Išliko penki. Viename iš jų prekiaujama suvenyrais. Vieną tokį ir mes parsivežėme. Su malūnu ir užrašu "Saarema" (160 kronų).

Estijoje galioja "everyman law" - "kiekvieno žmogaus teisė", kaip ir Švedijoje: galima netrukdomam vaikščioti po privačią teritoriją. Bet tik padomumo

ribose. Galioja bendra taisyklė - jei nesi užtikrintas, kad nesudrumsi šeiminių ramybės - tiesiog paklausk leidimo. Penki metrai jūros pakrantės yra visuomeninė erdvė, todėl joje galima būti be niekieno leidimo.

Laugu kaimelyje stovi stiklapūčio Peeter Rudash vasarnamis (www.glassworks.fie.ee). Jis pats su žmona gyvena Taline ir būna Saaremaa saloje nuo birželio iki rugpjūčio mėnesio pabaigos. Pavardė primena vengriškas pavardes. Ir ne veltui, nes jo giminė kilusi iš Vengrijos. Namelyje yra maža ekspozicija ir joje galima už juokingą sumą įsigyti autorinių dalykų. Mes parsivežėme iš tenai



Stiklapūčio dirbtuvė Laugu kaime



Peeterio stiklo darbai

nematytas neregėtas keturias stiklines nendres tik už 240 kronų (arba 53 litus). Pats Peeteris buvo išvykęs, bet krosnis kūrenosi. Kaip sakė jo žmona, krosnies niekada negalima gesinti. Kūrena stiklapūčiai krosnis šiais laikais dujomis iš baliono.

Liaudyje garsėja šmaikšti patarlė, kad "vyrai gėrė, vyrai gers, kol žemelė apsivers". Pabandžius Lumandos kaimelio nacionalinės virtuvės bei naminio alaus, galima ne tik pirštus aplaižyti, bet ir nusistebėti valgių įvairove ir skoniu. Daugelyje patiekalų vartojamas medus. Tai suteikia labai keisto skonio burokėliams ir moliūgams. Maistas yra riebus, beveik lietuviškas. Netgi ragavome kažko panašaus į bulvinius blynus.

Tik viena bėda - tarkiai buvo maišyti su manais – todėl išdžiūvę ir toli gražu ne tokie skanūs, kaip mūsų bulviniai blynai. Už viską sumokėjome juokingai mažai. Lietuviams įprastos kainos yra tik Kuressaareje. O salos gilumoje – per pusę mažesnės.



Restoranas Lumandos kaime

Tačiau visada ateina laikas išvykti. Taip yra sutvarkytas gyvenimas. Išvykstame iš tenai, kur buvo smagu, todėl jaučiame gailestį. Išvykstame iš tenai, kur buvo liūdna, todėl jaučiame džiugesį. Nėra išvykimui būdingo jausmo. Jisai visada yra skirtingas. Išvykstant iš Sarema salos jautėme džiaugsmą. Tačiau ne todėl, kad paliekame šią salą, o todėl, kad sužinojome ir pamatėme daug įdomių dalykų. Širdis buvo rami todėl, kad visa kelionė pavyko: audros mūsų nedaužė ir jachtoje niekas nelūžo. Taip pat buvo gera, kad mūsų draugai Asta su



Alvydu tapo antru Lietuvoje šeimyniniu ekipažu, plaukiojančiu dviese jūroje.

Liko paskutinis – jūrinis etapas. Nutarėme plaukti į Klaipėdą be sustojimų. Ne todėl, kad pavargome. Atvirkščiai, jautėmės pailsėję ir pilni jėgų pusantrios paros etapui, kurio ilgis buvo 163 jūrmylės. Tai geras išbandymas dviejų žmonių įgulai. Aš paruošiau įprastą mūsų įgulai plaukimo planą, kurį galite rasti Priede Nr.2. Tai ranka pieštas planas, kuriame

pažymėtos svarbiausių posūkio ženklų koordinatės. Toks planas yra labai parankus plaukiant, kai reikia greitai nustatyti atstumus ir tinkamus kursus, o laiko išskleisti dideliame jūrlapiui ir jame ieškoti nuo supimo raibstančiomis akimis reikiamos vietos ir paraščių tinklainėse ieškoti koordinatų - nėra. Juk įguloje tik du žmonės. Reiškia vienas ilsisi, o kitas tuo metu vairuoja.

Liepos 28 dieną jau buvome pasiruošę plaukti atgal. Planavome sustoti Pavilostoje, nes šis uostas dar buvo likęs nelankytas. Estas Martas, uosto viršininkas ir mano draugas, parodė puikų Norvegų meteoprognozų portalą, kalbantį ir lietuviškai

(http://theyr.net/cg/cny/I1b48df/F=js*L=ltCM*v*040826*24*BA*lt_Vilnius). Norvegai, kurie pagal Martą labai tiksliai nuspėja orą, prognozavo 8-10 m/s šiaurės vėją. Tačiau Estijos radijas liepos 28-ai dienai pranešė 15-18 m/s stiprumo vakarų vėją. Pradžioje šis prieštaravimas suglumino, tačiau ramiai apsvarsčius padėtį ir tą laiką, kuris mums liko iki Kuršių marių regatos pradžios, į galvą savaime atėjo Saliamoniškas sprendimas, kuris skamba sekančiai: kam jūroje savo kailiu įsitikinti – kurios prognozės yra teisingos? Geriau tai padaryti liekant uoste. Todėl likome svetingame estų uoste dar vienai dienai ir įsitikinome, kad Estijos radijo meteoprognozės yra iš piršto laužtos. Tad sekančią dieną nutarėme išplaukti tiesiai į Klaipėdą pasitikėdami Norvegų oro prognozėmis.

Išplaukėme liepos 29 dieną 8:40. Pūtė 3 balų šiaurės vakarų vėjas, kuris Irbeno sąsiauryje sukėlė žymų bangavimą. Jau praplaukus Ventspilį per radiją išgirdome audros įspėjimą Rygos įlankoje. Tačiau stiprus vėjas mūsų nepavijo. Dieną ir naktį plaukėme 6-7 mazgų greičiu, keitėme bures, varžėmės tarpusavyje – kas greičiau. Kartais kalbėdavomės per raciją.

Liepos 30 diena išaušo puiki ir saulėta diena. Kursas buvo pavėjinis. Keturių balų šiaurys greitai nešė mus Klaipėdos link. Naktis praėjo gana sunkiai. Zita miegojo, o man reikėjo galvoti su miegu. Tačiau saulei pašildžius mieguistumas praėjo ir jau prie Lietuvos patraukėme arčiau krantų – kad matytųsi Lietuvos pušynai. Taip ir baigėme savo kelionę Klaipėdos uoste 14:20. Kaip tik prieš XXXVII Kuršių Marių Regatos startą. Skubėjome į ją, nes tai buvo jubiliejinė regata, mat pirmoji buvo surengta lygiai prieš 50 metų, arba 1954 metais.

Priedas Nr.1. Latvijos pasienio laivo rolė

*Genėca 23.07.2004, pl. 01.30 uždėce
nab. no diepogtas.*

JAHTAS DEKLARACIJA YACHT DECLARATION

Įvenākšana Arrival	
1. Jachas nosaukums Name of yacht	BLUE BIRD
3. Pieraksta osta Port of registry	KLAIPĒDA
5. Jachas garums	

Iziēšana Departure	
2. Jachas karogs Nationality of yacht	LT
4. No kurienes ieradies Port arrived from	KLAIPĒDA
6. Nākošā osta Next port	Kuraine (EST)

Personas uz jachtas klāja - apkalpe / Persons on board of yacht - crew

Nr. No.	Uzvārds, vārds Name, Surname	Dzimisšanas datums Date of birth	Pases Nr. Passport No.	Pilsonība Citizenship
1	DOVYDENAS ARTURS	10.02.1955	LC 634352	LT
2	DOVYDENAS ZITA	03.08.1961	LM 525035	LT
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9	Pēc doties jachtas deklarācijas			
10	no LV izbraucei 2 (divi) patarēni			
11	Imp. 11 11-11 (Rang- (Rangstine))			

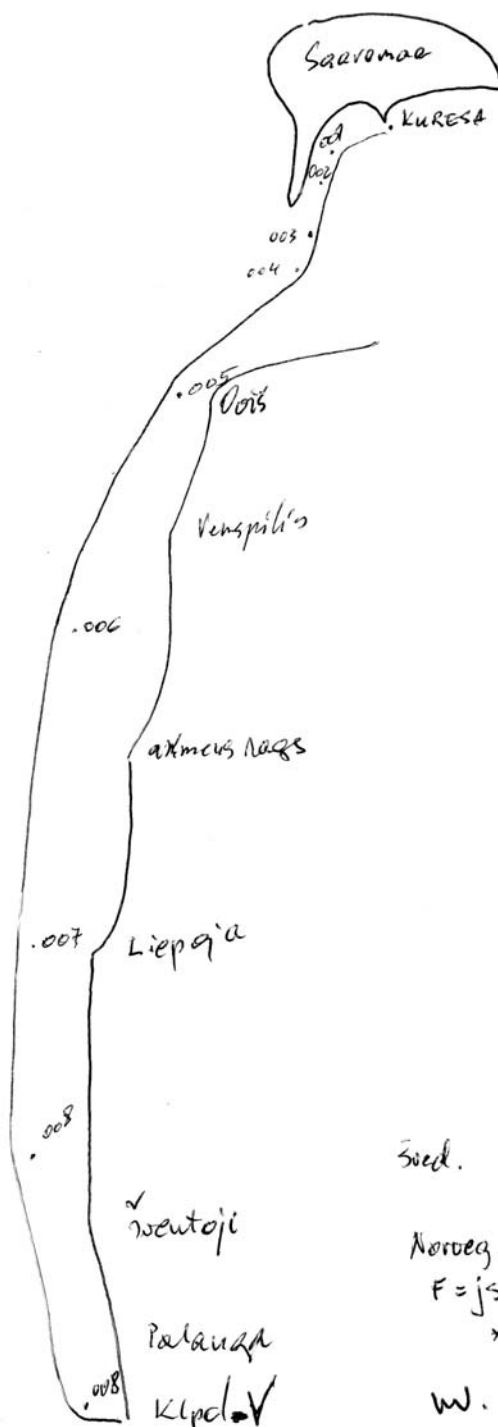
Hereby I, the undersigned, Master of above mentioned vessel confirm the absence of unauthorized person and items that are subject to declaration, such as drugs, arms etc. on board of my vessel.

Datums Date	21.07.04
EST	
25.07.04 41	
SAAREMAA S 036	

Kapteiņa paraksts Signature by master	
058 LIETUVA 058	
7 04 07 3 0	
058 KLAIPĒDA 058	

Priedas Nr.2. Plaukimo iš Romasarių į Klaipėdą planas

2004.07.29. Romasariai - Klaipėda
Plaukimo planas



KURESA švyturys 58°12.850N
22°30.5E

001. Ost boja 1 58°04N
22°21E

002 Ost boja 2 57°55.5N
22°15E

003 kūrāmadel
nēkūn 57°49N
22°03E

004 Ivanovski 57°45N
21°56E

005 Ovis gylis 10.4 - 57°35N
21°34E

006 URTVA nēkliaus 57°12N
vakarinis krāsts 20°55E

007 Liepāja 56°30N
20°43E

008 Papiensciem 56°10N
20°43E

009 Klaip. prieiga 55°44N
20°58E

Klaip-V Jartai 55°43.650N
21°04.55E

Swed. <http://batvadret.foreca.se/area4a.html#>

Norveg. <http://theyr.net.cg/chg/11570ay>
F = j * L = CM * V * L = CM * r * 0.306 * 0.8 * 2 * a
* BA * ee - Tallinn

w. *out. betvader. smhi.se

Priedas Nr.3. Kuressaare miesto planas



Priedas Nr.4. Saaremaa salos planas

