

5/6
2024

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



ZIMNE ŻEGLOWANIE

PATAGONIA I ALASKA

NA CIEPŁO I GORĄCO

SZWECJA I CHORWACJA

NA KRWISTO

RZECZ O STÖRTEBEKERZE



Cena 15 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4337
INDEKS 363014



VIP NA OKŁADCE

RYSZARD RAJCHEL



BALI
CATAMARANS

Bali Catamarans  PREMIUM YACHTING



20 lat na rynku polskim
i chorwackim
Charter management
i całoroczny serwis
Flota 50 katamaranów
5 baz jachtowych
w Chorwacji

Odisej Yacht Club
Marek Stryjecki

T: PL +48 601 247 889 HR +385 91 8821 657
www.jachtchorwacja.pl, www.balicatamarans.pl

CZAS TO NAJBARDZIEJ LUKSUSOWY TOWAR. LUXURY OF FREEDOM

Żeglowanie po Morzu Bałtyckim to doświadczenie unikalne. Bałtyk potrafi być spokojny, ale na pewno nie jest przewidywalny i bywa prawdziwym wyzwaniem. Na otwartym morzu ma się ogromne poczucie wolności, ale też czas zatrzymuje się i przyspiesza jednocześnie, wyraźnie sugerując, że nie liczy się nic ponad daną chwilę. Przekonali się o tym uczestnicy rozgrywanych na trasie Kołobrzeg – Bornholm – Kołobrzeg prywatnych regat morskich Luxury of Freedom, zorganizowanych przez markę Range Rover oraz Przemysława Tarnackiego, wielokrotnego mistrza świata w żeglarskim.

Regaty w formule Pro-Am, w których jeden zawodowy kapitan dowodzi załogą złożoną z sześciu do siedmiu osób, okazały się najlepszym sposobem na to, aby sprawdzić, jak może wyglądać jachting w tym bardziej sportowym wydaniu, gdy liczy się każda sekunda i czas jest luksusowym towarem.

„Często jestem pytany przez żeglarzy turystów, po co jest im potrzebna wiedza regatowa.

Odpowiada wtedy, że jest to identyczna sytuacja jak w szkole bezpiecznej jazdy samochodem. Poszerza horyzonty i pomaga nam wyjść z kłopotów, kiedy jesteśmy na jachcie na przykład z rodziną. Jesteśmy wtedy kapitanem, osobą, która musi pokonać przeciwności” – tłumaczył podczas wieczornej odprawy technicznej przyszłym załogantom Przemysław Tarnacki, czterokrotny mistrz świata w żeglarskim, reprezentujący Super Yachts Club,

partnera marki Range Rover. I od razu dodał: „Żeglarskie regatowe buduje kompetencje, pewność siebie i dzięki temu eliminuje niepotrzebny stres, również w biznesie i życiu codziennym”.

Jego słowa znalazły potwierdzenie w rzeczywistości już następnego dnia, tuż po świcie. Chwilę po odprawie bezpieczeństwa nastąpiło zaokrętownienie i oficjalny start regat w porcie w Kołobrzegu. Rywalizowały ze sobą trzy załogi, jedna



dowodzona przez wspomnianego już Przemysła-
wa Tarnackiego oraz dwie kolejne, których kapita-
nami byli Bartosz Bartnicki oraz Jacek Przybylak.
Obaj to wieloletni członkowie załogi Przemysła-
wa, z którymi ten zdobywał tytuły mistrzowskie.

Prawdziwa rywalizacja rozegrała się jednak nie
pomiędzy trzema załogami. Każdy załogant na
trasie Kołobrzeg – Bornholm, której pokonanie
zajęło kilka godzin żeglugi, tak naprawdę rywali-
zował sam ze sobą, podejmując wewnętrzną wal-
kę ze swoimi słabościami i strachem. Po dotarciu
do macierzystego portu odbyło się wręczenie na-
gród. Czy jednak ich żegluga naprawdę się skoń-
czyła na lądzie? Otóż nie, dzięki Range Rover na-
wet po zejściu na ląd wciąż można być w podróży
życia, której za żadne skarby nie chce się kończyć.

Range Rover i Range Rover Sport nie bez powo-
du są samochodami, które tak bardzo kojarzą się
z żeglowaniem po morzach. Tu nawet nie chodzi
o fakt, że samochody marki Range Rover dzielą ze
światem luksusowych łodzi wysmienite wykończe-
nia, najlepsze materiały i doskonałe rzemiosło. Nie
chodzi również w tym wypadku o uciąż 3,5 tony,
który umożliwia kierowcy ciągnięcie przyczepy
z jachtem czy łodzią motorową, ani nawet o spe-
cjalne systemy ułatwiające manewrowanie z taką
przyczepą prosto pod slip. Okazuje się bowiem, że
dzięki charakterystycznej wysokiej pozycji za kie-
rownicą wraz z widoczną zza jej linii płaskiej ma-
ski oraz nisko położonej deski rozdzielczej można
poczuć się jak na stanowisku dowodzenia na łodzi
– czego doświadczyć mogli załoganci. Uczestnicy

regat mieli do dyspozycji dziesięć samochodów
Range Rover i Range Rover Sport w pełnej gamie
silnikowej. Majestatyczna bryła obu aut bez tru-
du rozpoznawalna jest na horyzoncie (korzystając
nadal z marynistycznej metafory). Tak samo szla-
chetne forniry czy dobór doskonałych materiałów
i wykończeń przywodzi na myśl najbardziej luksu-
sowe jachty czy łodzie motorowe. Aktywne redu-
kowanie hałasu i system filtrowania powietrza na
pokładzie to kolejne detale, które z jachtingiem
mają punkty wspólne.

Uznając, że wolność i czas są luksusem w czy-
stej postaci, widać, że regaty luksusowymi jachta-
mi i podróż luksusowym autem okazują się praw-
dziwym doświadczeniem tych dwóch wartości. ■



SŁOWO OD NACZELNEGO



Moi drodzy!

Odrąbiono hucznie 100-lecie polskiego żeglarstwa na pamiątkę ojców założycieli związku żeglarskiego. Kłaniając się w pas wiekowemu dorobkowi PZŻ, przedstawiamy na okładce sylwetkę jednego z wielu

lokalnych bohaterów, którego wieloletnia praca i zaangażowanie stanowiły cegiełkę w budowie polskiego żeglarstwa. Znajdziemy ich w każdym porcie, z którego żeglarze wyruszają w rejsy, na szkolenia i regaty. Cisi bohaterowie, dla których zaangażowanie na gruncie żeglarskich aktywności więcej znaczy niż rozgłos i chwilowy blask w świetle instagramowej sławy. Prawdziwi działacze bez stanowisk i tytułów – wśród nich rzesza trenerów, bosmanów, szkutników, mechaników, elektryków, takielarzy i żaglomistrzów, a wreszcie sprzedawców jachtów i osprzętu – słowem całej branży fachowców poślubionych morzu, bez których to wszystko by nie zadziało. Korzystając z okazji, składamy wyrazy podziękowania wszystkim wierzącym w jachting, który cieszy, wychowuje, żywi i bogaci. Życzymy dużo zdrowia i kolejnych 100 lat!

REDAKTOR NACZELNY
kpt. Maciej Biechowski

JACHTING – DOBRA PRAKTYKA ŻEGLARSKA

www.jachting.com

Wydawca

MarineConsulting
ul. Krępianki 5 27-600
Sandomierz

jachting@jachting.com

Sekretarz redakcji

Daniel Walas
daniel.walas@jachting.com

Redaktor naczelny

Maciej Biechowski
maciej.biechowski@jachting.com

Rada programowa

Krzysztof Bieńkowski
Artur Krystosik
Jarosław Szamborski

Redakcja i korekta

Karolina Mrozek

Współpracownicy

Łukasz Milewski,
Maciej Sławek
Biechowski, Michałowski,
Ron Bockhold, Maciej
Jarosław Ostrowski,
Bryła, Nina
Małgorzata Przybylska,
Czarnomska, Adam
Piotr Danowski, Hamerlik,

Marek

Jurewicz,

Marek Kaiper,

Jan Kapala,

Jacek Kijewski,

Łukasz Kurpisz,

Tomek Lipski,

Maciej

Mickiewicz,

Krzysztof

Nowacki,

Marek Nowak,

Bogdan

Parfeniuk,

Grzegorz

Pawlak,

Banasik

Magdalena

Fudali

Anna Milewska

anna.milewska@jachting.com

+48 515 502 522

Projekt graficzny

Magdalena Fudali

www.wizualna.com.pl

Rysunki i grafika

Monika Jabłońska

Łamanie i DTP

Wojciech Grzegorzycza

Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Nadesłanie materiałów do redakcji jest równoznaczne z przekazaniem praw autorskich. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian i skracania nadesłanych materiałów. Kopiowanie i przedruk zawartości pisma może nastąpić jedynie za zgodą wydawcy. Wydawca i redakcja nie biorą odpowiedzialności za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń. Na licencji Twoje Media sp. z o.o. Używamy jednostki cala międzynarodowego 1 cal = 25,4 mm

DZIENNIK POKŁADOWY

4

LUKSUS WOLNOŚCI
REKLAMA

8

A BOSMAN TYLKO ZAPIĄŁ PŁASZCZ
MESA OFICERSKA

18

WOŁANIE O POMOC
NASZE SPRAWY

20

JACHT SIMENA
SHORT OVERVIEW

23

ZŁOTO ORC
NEWS

24

INWESTYCJA W PASJĘ WG STRYJECKIEGO
BIZNES JACHTOWY

30

WSPOMNIENIA ZE SZWECJI
NASZE WYPRAWY

36

WYŻSZOŚĆ JACHTINGU NAD CRUISINGIEM
POETYCKIE STORY

40

KORDYLIERA DARWIN
ZIMNE ŻEGLOWANIE

48

WYWIAD MIKOŁAJCZYKA
Z JULIĄ DAMASIEWICZ

51

WYWIAD MIKOŁAJCZYKA
Z KACPREM ZIEMIŃSKIM

55

NASI NA PODIUM
NEWS

56

WENECJA
NASZE WYPRAWY

68

NAUTITECH 48 OPEN
SHORT OVERVIEW

72

PIRAT Z GŁOWĄ POD PACHĄ
MESA OFICERSKA

78

ZA BURTĄ
WYPADKI MORSKIE



SUZUKI DF350A

REWOLUCJA W ŚWIECIE INNOWACJI

Poczuj pęd powietrza! Silniki Suzuki DF350A to ogromna moc 350 KM, przyspieszenia i prędkości. To też scenariusz na wspaniałą przygodę tam, gdzie jej zapragniesz: na jeziorze czy morzu. Suzuki DF350A jest spotkaniem dwóch światów: innowacji i niezapomnianych przeżyć!

suzuki.pl/marine





A BOSMAN TYLKO ZAPIĄŁ PŁASZCZ... OPOWIEŚĆ O KPT. RYSZARDZIE RAJCHELU



Kpt. Ryszard
Sobieszczański
Opolskie
Stowarzyszenie
Pieśni spod Żagli
s/y „Lady K”

Tawerniane i kubrykowe opowieści morskie pełne są legend, bajd, historii prawdziwych i nieprawdziwych. Mowa w nich o bitwach, sztormach, szalonych rejsach, piratach, żeglarzach i zwykłej tęsknocie za domem. Najczęściej w każdej z nich pojawiają się krwiożerczy kapitanowie, żeglarze i bosmani, którzy nigdy nie są zadowoleni z wykonanej roboty.

Choć w każdej z tych legend i opowieści jest ziarenko, a nawet dwa, prawdy, to jednak życie na morzu bywa często inne. To ciężka, żmudna i wykonywana nierzadko w trudnych warunkach praca, w dodatku z dala od domu i bliskich ludzi. Morze ma oczywiście swoje uroki, dlatego tak przyciąga. Po latach wspomina się kapitanów tworzących swoją osobowością aurę tajemniczości, jakby posiadali magiczną wiedzę, niedostępną dla zwykłych żeglarzy. Często na żaglowcu czy innej morskiej jednostce dochodzi do zmiany kapitana, który idzie dowodzić gdzie indziej. Fachowcy niższego szczebla zostają jednak na długie lata. Znają statek jak własną kieszeń i przez wiele lat dbają o jego wizerunek, porządek czy techniczne przygotowanie do żeglugi.

Takimi postaciami bez wątpienia są bosmani. Przy dobrej szklaneczce rumu można namówić ich na piękne i dowcipne opowieści o życiu na morzu. Polska flota żaglowców od wielu dekad stale się powiększa. Wraz z jej rozwojem przybywa bosmanów przyczyniających się swoją pracą i wiedzą do tego, by te nasze narodowe srebra lśniły, były sprawne technicznie i przede wszystkim godnie reprezentowały polską banderę. Po latach utworzył się nieformalny panteon, a może nawet salon, bosmanów, którzy zapisali się na kartach polskiego powojennego żeglarstwa. Nie ma na ich temat zbyt wielu artykułów, książek, choć ich opowieści są cytowane, a historie z ich udziałem często opowiadane. Do takiego grona należą bosmani „Zawiszy Czarnego”, „Pogorii”, „Kapitana Borchardta”, „Fryderyka Chopina”, „Generała Żaruskiego”, „Kapitana Głowackiego” czy „Zewu Morza” i „Janka Krasickiego”. Osobną kartę w historii tworzą bosmani „Daru Pomorza”, „Daru Młodzieży”, „Oceanii” czy „Iskry” i wielu innych mniejszych jednostek. Trudno wymienić wszystkich, bo w powojennej Polsce było ich wielu, ale główne miejsca w takim salonie bez wątpienia zajmują: Zenon Cholewiński, Roman Strobel, Henryk Sienkiewicz, Henryk Czerniecki, Piotr Pielesz, Ryszard Muzaj, Andrzej Biernat i wielu innych.

W tym gronie stałe miejsce zapewnił sobie również kpt. Ryszard Rajchel, który 10 lipca 2024 roku opuścił nas i przeniósł się na niebieskie reje, by tam dbać o żaglowce Najwyższego. Rysiu czuł, że jego rejs na ziemi dobiega końca i przed kolejną operacją zdążył jeszcze zadzwonić do swojego przyjaciela i się z nim pożegnać. Wyrzucił też swoją ostatnią wolę. Zdążył napisać kilka zdań do wszystkich, by dzień później po cichu odejść.

11 stycznia 2013 roku, późnym wieczorem, w Katowicach wsiadłem do autobusu, który miał mnie zawieźć do Genui. W środku była garstka osób, które tak jak ja jechały zamustrować się na „Kapitana Borchardta”. Miał to być mój pierwszy rejs na tym żaglowcu w charakterze oficera. Pomyślałem sobie: „Ale fajnie, tyle miejsca. Będzie można sobie kopytko wyciągnąć”. Poszedłem na tył autobusu, bo było tam niemal zupełnie pusto, tylko jedna kanapa była zajęta. Siedział na niej mężczyzna koło pięćdziesiątki w pomarańczowym berecie, z przewiazaną chustą na szyi. „Niezły aparat” – pomyślałem sobie. Przywitałem się i zająłem swoje legowisko. Wymościłem się wygodnie i miałem ochotę pospać, bo czekała nas cała noc jazdy. Po kilku minutach ów mężczyzna zagadnął mnie: „Skąd jesteś? Nigdy wcześniej cię tu nie widziałem”. Zgodnie z prawdą odpowiedziałem mu, że z Opola. Zaśmiał się i powiedział, że ma rodzinę w Opolu i czasami tam bywa. Po chwili przedstawiliśmy się sobie. Kiedy usłyszał, że mam na imię Rysiek, zaśmiał się po raz drugi i z tym szelmowskim uśmiechem od ucha do ucha wygłosił słynną sentencję: „Wszystkie Ryśki to fajne chłopaki, ja też jestem Rysiek”. Wybuchnąłem śmiechem, bo Rysiu powiedział to w taki zabawny sposób. Od słowa do słowa okazało się, że pracuje na „Borchardzie” jako bosman. Odechciało mi się spać, bo



byłem głodny nowych informacji o tym polskim szkunerze. Trochę poczytałem, ale tych informacji było jeszcze niewiele, a tu się nadarzyła taka okazja. Zacząłem wypytywać, a on ze stoickim spokojem opowiadał o historii jednostki, o tym, jak trafiła do Polski, o tym, jak płynął na niej w pierwszy rejs do kraju, o obecnym kapitanie, właścicielach czy fundacji. W którymś momencie przerwałem jego opowieść, żeby mu zakomunikować, że jestem przygotowany na takie spotkanie i może ułatwimy





sobie pogawędkę przy szklaneczce rumu. Rysiu uśmiechnął się szeroko po raz kolejny i powiedział: „Takie przygotowanie to ja rozumiem i pochwalam”. Rozmawialiśmy ze sobą długo, aż ze smutkiem zobaczyliśmy dno. Wtedy Rysiu oznajmił, że i on jest przygotowany na niespodziewaną ewentualność. W ten sposób uratował honor Ryków i mogliśmy kontynuować nasze morskie opowieści. O czwartej nad ranem doszliśmy do wniosku, że rozsądek podpowiada przespanie chociażby kilku godzin, mimo że nie wyczerpaliśmy wszystkich tematów. Obiecaliśmy sobie solennie, że będziemy kontynuować nasz proces zapoznawczy. W końcu czekał nas wspólnie spędzony tydzień, podczas którego będzie jeszcze wiele okazji, żeby sobie pogawędzić.

W Genui zamustrowaliśmy na „Kapitana Borchardta”, poznałem kpt. Krzysztofa Mazurkiewicza i przeszedłem szkolenie dotyczące bezpieczeństwa i mojej funkcji. Załogę tworzyło łącznie piętnaście osób. Byłem zdziwiony, że tak mało, ale w końcu to był początek stycznia i nawet na Śródziemnym mogło o tej porze solidnie gwizdać. Dzień później wypłynęliśmy do Monte Carlo. Rysiu odkrywał przede mną tajniki statku, a ja chłonałem wiedzę jak gąbka wodę. Odwiedziliśmy Monte Carlo, potem Saint-Tropez i mieliśmy płynąć do Barcelony.

Po wyjściu w morze zdałem wachtę i poszedłem spać. Kiedy obudziłem się, poczułem, że na zewnątrz jest niezła jazda. Czterdziestopięciometrowym szkunerem rzucało niemiłosiernie. Wyszedłem na deck i ujrzałem, jak rozszalałe morze rzuca nam się do gardeł. „Borchardt” płynął na jednym sztaku i zamiast do Barcelony pruliśmy na południe. Wszystko dookoła było upaprane w srebrnej farbie: pokład, liny, nagielbani. Pomyślałem sobie: „No to mamy niezły Armagedon”. Popatrzyłem na Rysia, a on ze stoickim spokojem starał się czyścić pokład z tej farby, choć nie było to łatwe przy sztormie, który rozwinął się do 11 B. Oparty o nadbudówkę siedział wykończony Mateusz, cały w tej farbie. Wtedy „Borchardt” stracił dużą żelazną skrzynię pełną farb. Część zabrało morze, a część rozlała się po pokładzie. Spytałem Rysia: „Czy coś mnie ominęło?”. Odpowiedział, śmiejąc się: „Zaczął się karnawał”.

Z każdym następnym dniem, miesiącem poznawałem Rysia coraz bliżej. Zaczęliśmy do siebie między rejsami pisać, potem dzwonić. Dostyć szybko zrozu miałem, że poznałem kogoś wyjątkowego, o niebywałym doświadczeniu, wiedzy i poczuciu humoru, a przede wszystkim nastawionego do życia, tak jak ja, optymistycznie. W końcu wszystkie Ryki to fajne chłopaki.

Dwa lata później poprosiłem go o pomoc przy remoncie pozyskanego właśnie Sun Oddysya 44 Magic, którego z kompaniami przetargaliśmy z Francji do Chorwacji. Jacht był w opłakanym stanie i ledwo dopłynęliśmy do Kašteli. Rysiu nie odmówił. Pojechał na dwa miesiące i w palącym słońcu szlifował, malował, naprawiał. Wtedy po raz pierwszy zabrał mnie w podróż do świata farb, żywic, sikafleksów, oblogów mahoniowych itp.

Do bólu tłumaczył zawłości i różnice. Był otwarty na przekazywanie swojej ogromnej wiedzy. Jeśli ktoś wytrzymał te jego elaboraty, to mógł pisać doktorat. Śmiałem się z niego, że prostą odpowiedź na pytanie, czy lepszy jest oblog mahoniowy czy jesionowy, Rysiu rozbudowywał do wielkości rozprawy naukowej. Można się było dowiedzieć, z jakiego drzewa, gdzie rosło, kiedy zostało ścięte, przez kogo i jaką piłą. Oczywiście to taki mój żart, ale w praktyce tak wyglądały odpowiedzi Rysia. Często powtarzał: „Ja to się na tym nie znam, ja prosty bosman jestem”.

Ryszard Rajchel urodził się w Lublinie w 1957 r. Miał dwóch braci, w tym jednego bliźniaka. Ukończył zawodową szkołę jubilerską, a wieku 19 lat został najmłodszym mistrzem złotnictwa w Lublinie. Miał do tego talent. Niesamowicie sprawne palce i pomysły sprawiły, że w tamtym czasie stał się popularnym jubilerem. Pracował w spółdzielni jubilerskiej. – Rysiu za komuny jeździł do Lwowa i skupował złoto. Tam przetapiali je i robili rączki do parasoli, by w ten sposób przemycić złoto przez granicę. Potem złoto nie było już tak atrakcyjne i Rysiu odpuścił sobie ten biznes, skupiając się na żeglarswie – wspomina kpt. Konrad Fiuk.

Ryszard Rajchel miał w Lublinie swój zakład, z którego potem zrezygnował. – Opowiadał mi anegdotę o tym, jak raz był w Stanach na Operacji Żagiel. Zaprosił ich do siebie jakiś Polak mający swój zakład – warsztat jubilerski. Rysiu spytał, czy może coś tam sobie podłubać. Polak się zgodził, a Rysiu coś tam wyreźbił w tym złocie czy srebrze. Polak był tak zachwycony, że nie chciał go puścić i chciał go od razu zatrudnić w charakterze kierownika – wspomina kpt. Wojciech Zientara. W połowie lat 70. utworzono w Lublinie zalew. Zaczęły się pojawiać kajaki, łódki i żagłówki. Za namową kolegi Rysiu trafił do jednego z klubów i zaczął żeglować. Zrobił patent żeglarza, potem często wyjeżdżał na Mazury.

Jednak prawdziwa przygoda z żeglarswem zaczęła się w Jacht Klubie Akademickim w Lublinie. – Myśmy z Rysiem poznali się w jachtklubie w Lublinie. Mieliśmy swój jacht, cartera o nazwie „Sygnus”. W tamtym czasie to on był jubilerem, dobrze zarabiał, zdecydowanie lepiej niż reszta klubowiczów, i bardzo dużo rzeczy załatwiał dla klubu, a także nierzadko sponsorował. Był bardzo popularną osobą. Mocno wspierał klub – wspomina kpt. Konrad Fiuk. Dzięki temu klubowi po raz pierwszy wypłynął w swój morski rejs na akademickim carterze. Potem pojawiły się rejsy na lubelskim „Roztoczu”, podczas których coraz więcej pracował i poznawał tajniki pracy bosmańskiej. – Rysiowi



nie poukładało się w życiu rodzinnym, dlatego tak bardzo był oddany swojej pracy. On był samotny wśród tłumu – wspomina kpt. Krzysztof Mazurkiewicz. Skomplikowane życie prywatne oraz nieopłacalny biznes jubilerski, a przede wszystkim chęć pracy na morzu sprawiły, że pewnego dnia spakował worek, pożyczył od ojca trochę gotówki, wsiadł w pociąg i pojechał do Trzebieży. – Wcześniej mnie pytał, jak można zacząć żyć, utrzymując się z żeglarswa. Ja już wtedy pracowałem od kilku lat na Karaibach. Niestety wtedy nie mogłem go zabrać ze sobą. Pojechał do tej Trzebieży i zaczął łączyć po wszystkich i pytać, czy ktoś nie dałby mu jakiejś roboty przy jachtach. Po jakimś czasie dostał pierwszą fuchę i trwało to jakieś pół roku – wspomina kpt. Konrad Fiuk.

Po kilku miesiącach pracy na „srakopchajach”, bo tak nazywał Rysiu małe jachty, w końcu został zatrudniony jako etatowy bosman na „Roztoczu”, w owym czasie stacjonującym w Szczecinie. Pracował tam kilka sezonów. – Pieniądzy to nie było zbyt dużo, ale Rysiek dbał solidnie o nasz jacht – wspomina kpt. Ziemowit Barański.

Rysiek chciał jednak zawodowo pływać na żaglowcach jako bosman. Pogłębiał swoją wiedzę, pytał, czytał i podglądał



innych. Zbudował grono przyjaciół, którzy go nie zawiedli. Dzięki ich pomocy trafił na swój pierwszy żaglowiec – niemiecki „Peace”. Przez kolejne lata bujał się po morzach całego świata, płynąc w charakterze bosmana na „Eye of the Wind”, „Bristolian” czy „Tarot of Jersey”.

– My z Rysiem przez wiele lat się mijaliśmy. On na jednym jachcie, ja na innych i gdzieś tam w portach się spotykaliśmy. W 1997 roku popłynęliśmy po raz pierwszy w krótki rejs na „Rutkowskim”. On był bosmanem, a ja byłem wtedy zastępcą kapitana albo oficerem. Po rejsie poprosił mnie, żebym zabrał jego dziewczynę do Warszawy. Tak się poznaliśmy. Jakiś czas później Rysiu szukał kapitana na „Tarota”, by przeprowadzić go z Brazylii do Stanów. Zadzwoił do kogoś, ten był zajęty, potem drugi na liście był Jurek Stogniew, który też był zajęty, a ja byłem trzeci na liście. 1 stycznia polecałem do Stanów i razem z Rysiem spędziliśmy trzy miesiące na tym „Tarocie”. Robiliśmy jakieś remonty, naprawy i walczyliśmy z wiecznie pijanym właścicielem. Po dopłynięciu na Florydę właściciel sprzedał ten jacht i kupił regatowego „Scampa”. Po co? Nikt nie wiedział. My wróciliśmy do Polski. Po paru miesiącach Rysiu zadzwonił do tego właściciela i zapytał go, co z tą łódką.

A on mu odpowiedział: „No przecież sprzedałem”. A Rysiu mu mówi, że przecież kupił drugą. A właściciel: „O cholera, zapomniałem”. I wtedy zażyczył sobie, żebyśmy przyprowadzili jacht do Polski. 16 lutego wypłynęliśmy z Florydy i 23 kwietnia byliśmy w Polsce. Tylko we dwóch. Przez te trzy miesiące ani razu się z Rysiem nie pokłóciliśmy. On miał ogromną wiedzę i tej wiedzy nie żałował innym. A swoim doświadczeniem bił wielu kapitanów na głowę, choć do tego się nie przyznawał. On się z tym nie obnosił. Często śmiał się z oficerów, którzy mieli ciśnienie, i nazywał ich „swołocznymi na pagony”. Ja często go pytałem, jak coś zrobić. Rysiu wymagał odpowiedniego podejścia i obsługi, bo był uparty. Jak ktoś nie wiedział, to wychodziły z tego awantury. Ale Rysiu miał podstawy, by się upierać – wspomina kpt. Wojciech Zientara.

Przez prawie 15 lat Ryszard Rajchel pracował dla amerykańskiego armatora, przeprowadzając dla niego różnej maści superjachty po całym świecie. Po sprowadzeniu „Scampa” do Polski był inicjatorem zbudowania regatowej ekipy ścigającej się na nim w Morskich Mistrzostwach Polski. – Rysiu na „Scampie”, który przeprowadził razem z Wojtkiem Zientarą, stworzył częściowo za własne pieniądze team regatowy Scamp Team Poland startujący w Morskich Mistrzostwach Polski. Wspólnie z doskonałym regatowcem śp. Markiem Muzykiewiczem zawsze zajmowali czołowe lokaty. Rysiu był taktykiem, a Marek kapitanem. W tym czasie, kiedy się ścigał na „Scampie”, team miał sponsora, u którego Rysiu pracował w kasynie w Warszawie, ale był tą pracą przerażony. Potem otrzymał nową propozycję pracy w charakterze przedstawiciela handlowego – jeździł po całej Polsce i wstawiał „jednorękich bandytów” do wszelkich barów i spelun. Imał się różnych zawodów – śmieje się kpt. Konrad Fiuk.

W październiku 2010 roku polski świat żeglarski obiegrała elektryzująca wiadomość. Polski żaglowiec „Fryderyk Chopin” stracił obydwa maszty. Jednostka zwinęła do brytyjskiego Falmouth i tam przeprowadzono remont wymiany masztów. Całym procesem dowodził kpt. Ziemowit Barański, który zmontował specjalną ekipę z Lublina. – Ja Rysia znałem dużo wcześniej. Od czasu kiedy został etatowym bosmanem na „Roztoczu”. Kiedy wydarzył się wypadek na „Fryderyku Chopinie”, poprosiłem kpt. Krzysztofa Baranowskiego, by Rysia ściągnąć do Falmouth i go zatrudnić, bo był najlepszym fachowcem. Stocznia robiła grube roboty, ale cały takielunek, np. założenie drablinek na wantach, pert na rejach, zalewanie kielichów i wiele innych prac wykonywał Rysiu wraz z ekipą z Lublina. Cały takielunek ruchomy był montowany głównie przez Ryśka. Bardzo pozytywnie wspominam współpracę z nim – wspomina kpt. Ziemowit Barański.

Ryszard Rajchel kochał żaglowce i pracę dla nich. Szczególnym sentymentem darzył „Zawiszę Czarnego” oraz pracę przy takielunku i drewnie na rzecz harcerskiego szkunka. – Poświęcił mu kupę swojego życia. Czasami otrzymywał



płatne zlecenia, ale bardzo często pracował na jego rzecz za darmo. Zmieniał olinowanie, malował maszty, ściągał stengi, remontował bloki, bomby, maszty. W domu na podwórku kręcił wanty, które do dziś są na „Zawiszy”. Kiedyś poproszono go o naprawę bomu. Rysiu w moim garażu w Lublinie lakierował go dwadzieścia razy – śmieje się kpt. Konrad Fiuk. – W lutym wymienialiśmy razem z Rysiem wszystkie sztagi na Zawiszy. Z nami było jeszcze dwóch chłopaków. Zimno było cholernie. Rysiu tak pozabezpieczał zwykle rdzewne ściągacze, że jak przyszedł facet z PRS, to powiedział, że nigdy jeszcze nie widział tak zrobionej roboty i że o takich zabezpieczeniach to czytał tylko w książkach – wspomina kpt. Wojciech Zientara.

Jednym z ulubionych zajęć bosmańskich Rysia było plecenie siatek pod bukszpryt dla żaglowców. Wykonane przez niego siatki do dziś pływają zamontowane na żaglowcach. Na pewno robił taką dla „Kapitana Borchardta”, „Zawiszy Czarnego” czy „Eye of the Wind”, również dla wybudowanego w Polsce żaglowca, którego właścicielem był wietnamski armator. – Siatkę na „Borchardta” robiliśmy ręcznie dwa tygodnie. Ta na wietnamczyka miała ponad dziesięć tysięcy węzłów i przewiązów. W hali, gdzie ją robiliśmy, co chwilę podchodził do nas pewien

gość mający firmę i chciał koniecznie zobaczyć, jak my to robimy. Zawsze, jak przychodził, robiliśmy sobie przerwę. Potem zaproponował, że nas zatrudni, by nauczyć pracowników tej roboty. Rysiu mu zadał pytanie: „A jaki my mamy w tym interes?”. Było wiadomo, że jak już nauczymy pracowników, to się nas pozbędzie – wspomina przyjaciel Ryszarda Rajchela Piotr Maksymiuk.

W 2012 roku Ryszard Rajchel został zatrudniony przez polskiego armatora, który zakupił szwedzki szkuner gaflowy Najaden. Rysiu przygotował żaglowiec do rejsu i razem z kpt. Ziemowitem Barańskim przyprowadzili do Polski przyszłego „Kapitana Borchardta”. Na tym żaglowcu Rysiu przez kolejne lata pełnił funkcję etatowego bosmana. – Na „Kapitana Borchardta” wszedłem po raz pierwszy w La Corunie w sierpniu 2012 roku. Odbływały się wtedy Tall Shipy i przejmowałem statek od kpt. Janusza Zbierajewskiego. Na pokładzie spotkałem niepozornego łysego człowieka, który wkurzony, biegł ze słoikiem kwasu szczawowego. Wśród całej rozchichotanej grupy żeglarzy starał się ten statek po dwóch tygodniach rejsu doprowadzić do jakiegoś porządnego wyglądu. Ja za nim chodziłem chyba pół dnia i prosiłem go: „Daj mi coś do roboty, pomogę ci”, a on odganiał się ode mnie jak od muchy – wspomina kpt. Krzysztof Mazurkiewicz.



Ryszard Rajchel włożył ogrom pracy, by ten nowy polski żaglowiec stał się perłą godnie niosącą polską banderę. – Rysiu był człowiekiem z ogromnym poczuciem misji zawodowej. Był żeglarzem z krwi i kości, ale przede wszystkim bosmanem z krwi i kości. On czuł się niesamowicie oddany temu, co mu powierzono. Uważał, że bycie bosmanem oznacza dbanie o to, by statek był wizytówką armatora, bandery, załogi, a oprócz tego wygląd statku świadczył o bosmanie. Przez lata go obserwowałem i on bardzo ewoluował w tej roli. Ja często chodziłem po statku, by zobaczyć, jak żagle pracują, jak radzi sobie wachta, i cały czas go spotykałem. Nie musiałem mu wydawać żadnych poleceń, on na pokładzie był i zawsze coś robił. Uważał, że tak trzeba. My rozumieliśmy się bez słowa i w tym naszym działaniu nabraliśmy do siebie pełnego zaufania. Mieliśmy takie samo podejście do bezpieczeństwa, zasad, pracy. Dlatego tak dobrze nam się pracowało razem, choć Rysiu nie należał do osób łatwych w obsłudze. Przez to, że Rysiu miał tak daleko posuniętą odpowiedzialność za pracę wykonywaną jako bosman, to w sytuacjach, kiedy armator zaczął oszczędzać na materiałach, on wołał się zwolnić niż firmować swoim nazwiskiem fakt oszczędzania na statku – wspomina kpt. Krzysztof Mazurkiewicz.

I tu muszę przyznać, że rozmowy z Rysiem nie były łatwe, ale czas pokazał, że często miał rację. Jako armatorzy 44-stopowego jachtu czasami nie rozumieliśmy jego uporu w doborze materiałów. Najpierw starał się nam tłumaczyć, dlaczego takie materiały są konieczne. Kiedy nie ulegaliśmy jego namowom, mówił, że on tego robić nie będzie, bo to będzie jeden wielki szajs. Zgadzaaliśmy się więc w końcu na jego wizję, sięgając głębiej do kabzy, by kupić materiały, pod którymi podpisałby się Rysiu.

Bosmanowanie na „Kapitanie Borchardzie” było jego ostatnią pracą zawodową na morzu. Zdał sobie sprawę, że nie jest już najmłodszy i zdrowie zaczyna szwankować. Nie chciał brać odpowiedzialności za sytuację, którym mógłby nie sprostać. Nie chciał też dodatkowych nerwów, bo nie miał już na nie siły. Kupił dom w Borach Tucholskich i podjął decyzję, że zajmie się naprawami, remontami i szkutnictwem jachtów w Polsce i za granicą. Miał ogromny wkład w remont s/y „Roztocza”. To drewniany jacht i wymaga ciągłego dbania o materiał, z którego jest zbudowany. Wyremontował wiele starych polskich jachtów typu opał i nowszych konradów 45. Swój znaczny ślad pozostawił też na s/y „Farurej” czy s/y „Mokotów”. Kiedy podejmował się pracy przy

takich jednostkach, stawiał sobie za cel, by te legendarne jachty po remoncie lśniły jak fortepian w filharmonii. W tym czasie pracował również przy remontach jachtów na Majorce i w Turcji. – Nastąpił też taki moment, że postanowił pójść głębiej w kierunku szkutnictwa. On się cały czas uczył tej sztuki. Analizował, pytał wielu szkutników, zgłębiał technologie. Z zawodu był złotnikiem, więc miał do tego smykałkę. Z tym trzeba się po prostu urodzić. Poglębiał wiedzę tak mocno, bo chciał zostawić po sobie coś trwałego. By ludzie mogli powiedzieć po latach: „To zrobił Rysiu Rajchel” – wspomina kpt. Wojciech Zientara.

Ogromna wiedza i umiejętności Rysia Rajchela stawiały go w szeregu jednych z najlepszych fachowców tej branży w Polsce. – Rysiu moim zdaniem nie był zwykłym bosmanem, on był bosmanem artystą – podsumowuje kpt. Krzysztof Mazurkiewicz. Ale bosman Rysiu był też niebywale honorowym i uczynnym człowiekiem, o czym nieraz przekonali się jego najbliżsi. – My się z Rysiem rzadko spotykaliśmy, ale mieliśmy cały czas kontakt. Odległość nam nie przeszkadzała. Jak kiedyś napisałem na Facebooku, że mnie facet oszukał i nie zapłacił mi za półtora miesiąca, to nie minęła godzina, jak Rysiu zadzwonił z pytaniem, ile potrzebuję – wspomina kpt. Wojciech Zientara. – To był człowiek oddany przyjaciołom. Jakbyś mu powiedział, że czegoś potrzebujesz, to on by stanął na głowie, wszystko by rzucił i to załatwił. Jeszcze w maju tego roku przyjechał do mnie i przywiózł mi trochę rzeczy, które zabrał z mojego jachtu do remontu. Przywiózł mi je, oddał i nagle daje mi porządnie zrobiony przez siebie drewniany stół. „A masz, to na twój nowy taras”. Tak po prostu. Taki był Rysiu – wspomina kpt. Krzysztof Mazurkiewicz. – Kiedyś byliśmy na jednej zagranicznej jednostce na Sycylii. Właściciel mnie zwolnił i nie chciał mi zapłacić ani za pracę, ani za bilet do Polski. Rysiu się wkurzył i powiedział, że ma w dupie takiego nieuczciwego pracodawcę. Razem wsiedliśmy w auto i wróciliśmy do Polski – wspomina kpt. Wojciech Zientara.

Ja już w styczniu 2013 roku podczas tego ciężkiego rejsu do Barcelony zwróciłem uwagę na wyjątkową postawę bosmana Rysia. Jeden z przyszłych kapitanów „Borchardta” w ramach akcji ratowania feralnej skrzyni stracił swój porządny sztormiak, gdyż obydwój z Rysiem byli cali tą farbą upakani. Rysiu zabrał Mateusza do sklepu i dał mu pięćset euro, by ten kupił sobie nowy sztormiak. Nie raz, kiedy rozmawialiśmy i miałem jakiś problem, Rysiu był gotowy pojechać na drugi koniec Polski, by go rozwiązać. – Rysiu był lubiany, miał podejście do załogi. Jak załatwił jakąś pracę i trzeba było poczekać na pieniądze, to wykladał swoją kasę, by mi zapłacić. Pod tym względem był niesamowicie honorowy. Wolał stracić pieniądze, by nikt, kogo on zaangażował, nie był stratny – wspomina Piotr Maksymiuk. – Choć trzeba przyznać, że cenił bardzo swoją pracę oraz wiedzę, więc rozmowy o pieniądzach nie należały do łatwych. Ale kiedy się go poprosiło i Rysiu czuł sens pracy i pomocy, pieniądze schodziły na drugi plan. Kiedyś przywiozłem do siebie na wieś starego, mocno zniszczonego neshu, za flaszkę rumu



wycyganionego od mojego przyjaciela. Zacząłem Rysia pytać, jak się do tego zabrać, wysłałem mu zdjęcia. Jak to zobaczył, to się złapał za głowę i mi powiedział, że mam sobie z tego basen zrobić. Po kolejnej rozmowie mi powiedział: „Wiesz co, ty się za to nie bierz, bo jeszcze bardziej to sieprzysz. Ja do ciebie przyjadę i te najgorsze roboty ci zrobię”. I rzeczywiście nazajutrz dostałem listę potrzebnych rzeczy do kupienia, a kilka dni później Rysiu pojawił się ze swoimi gratami u mnie na wsi. Przez cały tydzień laminował, szpachlował, szlifował i się ze mnie nabijał, „że mam z tego zrobić basen dla mojego psa, ale jak nie chcę, to on zrobi z tego jakiś jacht. Ale co z tego wyjdzie?”. To on sam nie wie. Może będzie pływać. Rysiu śniadań nie jadał, choć codziennie mu je przygotowywaliśmy. Pił kawę za kawą i palił jak lokomotywa. Zaczynał o ósmej rano i pracował do osiemnastej. Wieczorkiem zjadł obiad i nie pogardził szklaneczką rumu, przy której dawał się naciągnąć na morskie opowieści – kończy opowieść Piotr Maksymiuk.

Ryszard Rajchel był nie tylko bardzo dobrym bosmanem czy szkutnikiem. Był człowiekiem pozytywnie nastawionym do życia. Lubił śpiewać szanty i piosenki poetyckie. Na Elbie kupił sobie gitarę i nauczył się na niej grać, by – jak na



prawdziwego bosmana przystało – usiąść czasem na decku i pośpiewać wspólnie z załogą. Czytał dużo książek, słuchał muzyki i zawsze wiedział, co się dzieje w Polsce i na świecie. Miał też doskonałą pamięć wzrokową, czym zadziwił pewnego razu kpt. Krzysztofa Mazurkiewicza, który śmieje się na wspomnienie tej historii. – Kiedyś mieliśmy rejs z grupą poznańskich ortopedów. Z Monaco do Barcelony. Po drodze wstąpiliśmy do Saint-Tropez. Najpierw staliśmy na kotwicy, bo nie było miejsca, a potem, na drugi dzień, wpuścili nas do portu. Ja stanąłem przy stacji benzynowej i chciałem zatankować paliwo. Rysiu w tym swoim brązowym drelichu, w pomarańczowym berecie wyszedł z trapez na keję. Cały ten drelich był upakowany od farb, smarów. Ja byłem na mostku jeszcze i dociągałem nam rufę do mola i kończyłem cały manewr. Wydaje polecenia i słyszę Rysia spod tego trapez: „Krzysiu, Krzysiu, zobacz, kto nas odwiedził, zobacz”. Ja patrzę, a on jakąś starszą kobietę w wiatrówce ciągnie na statek. „Krzysiu, popatrz – Brigitte Bardot nas odwiedziła”. Ja zdębiałem, bo rzeczywiście przed statkiem stała Brigitte, która mieszkała w Saint-Tropez. To mała miejscowość, więc odwiedziny dużego żaglowca były atrakcją dla mieszkańców. A Rysiu, taki upieczony, ciągnie ją na statek

i mówi do niej: „Brigitte, Brigitte, chodź do nas na statek”. Ona się uśmiechnęła, pomachała do nas i poszła. Ja bym w życiu jej nie rozpoznał, a Rysiu był odczytany, więc rozpoznał ją od razu – opowiada Mazurkiewicz.

Lubił ludzi, choć nie bratał się z każdym tak od razu. Ale kiedy siadał w znajomym sobie gronie, żartom nie było końca. W sposób delikatny lubił podśmiewać się z rozmówcy, ale robił to zawsze tak, by nikogo nie urazić. Rysiu był wrażliwym człowiekiem, ale miał dystans do siebie. W lubelskim środowisku żeglarskim do dzisiaj krąży anegdota o jego urodzinach. – Rysiu zaprosił znajomych żeglarzy do restauracji hotelowej w Lublinie na swoje urodziny. To zbieranie się wiary żeglarskiej trochę się przeciągało. Zanim wszyscy się zeszli, restauracja miała się zamykać. Rysiu uparł się i poszedł do obsługi, coś tam pewnie dołożył i orkiestra na nowo usiadła. Rozłożyła instrumenty, nastrój się i Rysiu zapytał ich, co potrafią żeglarskiego zagrać. Okazało się, że znają tylko „Kapitańskie tango”. Kuchnia została na nowo otworzona i zaczęły wjeżdżać dania. Orkiestra zagrała „Kapitańskie tango” i zaczęli grać jakieś swoje dąsingowe utwory. Nas było z piętnastu chłopów i może jedna dziewczyna. Nie byliśmy zainteresowani tańcami. Rysiu wstał i znowu podszedł do orkiestry i coś im podszeptał. Za każdym razem, kiedy Rysiu wstawał, orkiestra zaczynała grać „Kapitańskie tango”. Impreza się rozkręciła, chłopcy coś tam rzępolili. Rysiu w ferworze dyskusji oznajmił: „Idę do kibla”. Kiedy wstał, orkiestra znowu zaczęła grać tę jedyną znaną im żeglarską melodię, a Rysiu w salwie śmiechu został odprowadzony do toalety przy jej akompaniamencie – śmieje się kpt. Konrad Fiuk.

O Rysiu Rajchelu można by książkę napisać. O jego charyzmie, wiedzy, rejsach, o których większość może tylko pomarzyć. Każdy z załogantów naszych polskich żaglowców, z doświadczeniem wspólnego żeglowania, ma pewnie choć jedną historię z nim związaną lub wiedzę pozyskaną bezpośrednio od niego. Bo Ryszard Rajchel był otwarty, szczególnie na ludzi chcących się uczyć, łaknących morza, wiedzy. Czerpał radość z tego, że go pytają, a on może część swojej wiedzy przekazywać. – On nie był łatwy w obejściu i często odbierano go jako osobę niedostępną, ale jak ludzie z nim popływali, to odkrywali, że Rysiu jest fachowcem, wie, co robi, i zna się na robocie. Każdy, kto chciał się czegoś od niego nauczyć, był przyjmowany przez niego z otwartością. Cieszyło go to, że jego praca i wiedza kogoś interesuje – opowiada kpt. Krzysztof Mazurkiewicz. – Nasz ostatni rejs odbył się półtora roku temu, kiedy płynęliśmy z Barcelony do Marsylii. Na Zatoce Lwiej solidnie nam przywiał i trzeba było założyć foka sztormowego. On nie był już wtedy taki sprawny. To też był jeden z powodów, dla których na morze się już nie pchał. Mówię do niego: „Trzymaj ster, idę zmienić fok”. A on do mnie: „Nie, nie, no co ty”. W ogóle nie dał się przekonać. Wczołgał się na ten mocno kiwający dziób i foką zmienił, mimo że mogłem zrobić to ja. To jego poczucie odpowiedzialności zawsze górowało – dodaje kpt. Krzysztof Mazurkiewicz.



Fot. arch. autor/Katarzyna Smorzewska/ arch. pryw. Ryszard Rajchel

Ryszard Rajchel przestał zawodowo pływać, ale sprawiało mu ogromną radość żeglowanie z przyjaciółmi. Najbardziej lubił pływać na łódkach, które sam remontował. Kiedy w ciepły listopadowy dzień 2021 roku płynęliśmy sobie ze Świnoujścia do Trzebieży, uśmiech z jego twarzy nie schodził wcale. Był dumny z faktu, że nasz pocziwy stary „Sun Odyssey” przepłynął całą Europę i w każdym miejscu na i pod pokładem widać było jego robotę i te setki godzin włożonych w jego odbudowę, choć wtedy Rysiu szykował się już do kolejnego grubego remontu naszego jachtu. Ostatni raz spotkaliśmy się w maju tego roku w Trzebieży. Rysiu remontował s/y „Mist” kpt. Krzysztofa Mazurkiewicza, na którym planowali sobie trochę wspólnie pożeglować. My wyciągnęliśmy naszą „Lady K” i szykowaliśmy się do położenia antyfoulingu. Rysiu przyszedł, ponabijał się z nas, ale widać było, że był dumny z faktu, że sami to robimy, że z przekazanej nam przez niego wiedzy korzystaliśmy w dalszym użytkowaniu jachtu. To nasze ostatnie spotkanie udało się uwiecznić na zdjęciu.

Odszedł od nas człowiek nietuzinkowy, posiadający ogromną wiedzę i doświadczenie. Jeszcze wiele jachtów czekało, by je odnowił, naprawił, postawił na wodzie. W rozmowie

kpt. Ziemowit Barański tak podsumował współpracę z Ryszardem Rajchelem: – Ja znałem i lubiłem prace bosmańskie, ale to Rysiek nadawał im blask i piękno. Pływałem z wieloma bosmanami, ale jego postawiłbym w pierwszym szeregu wśród najlepszych.

Jeśli kiedykolwiek wejdziecie na pokład „Zawiszy Czarnego”, „Fryderyka Chopina”, „Kapitana Borchardta” czy innych jachtów wymienionych w tej opowieści, to wspomnijcie kpt. Ryszarda Rajchela, który poświęcił im wiele godzin pracy, by wam się przyjemniej na nich żeglowało. Sprawicie, że pamięć o nim nie zaginie, a jego wkład w odbudowę polskich jednostek żaglowych zostanie doceniony.

Rysiu, szklaneczka dobrego rumu za ciebie.

Dziękuję za lata naszej przyjaźni i wiedzę, którą mi przekazałeś.

Odpoczywaj spokojnie na decku jakiegoś niebiańskiego żaglowca i czasem podsuń nam rozwiązanie jakiejś skutoczno-bosmańskiej łamigłówki. ■



PORT JACHTOWY KRAPKOWICE PROSI O POMOC

Drodzy przyjaciele i znajomi żeglarze z całej Polski i spoza! Jak wiecie, przez południe Polski przeszła powódź, która zmasakrowała wiele domostw, wsi i miast. Straty są ogromne.

Ucierpieli również żeglarze. Przez Krapkowice przepływa Osobłoga, którą na co dzień można penetrować kajakiem. Tym razem zamieniła się w żywioł, który zniszczył wszystko. Niestety na jej drodze stała marina klubu żeglarskiego Port Jachtowy Krapkowice.

Przez wiele lat żmudnie budowana i modernizowana przez naszych przyjaciół żeglarzy z Krapkowic, którzy ze starej przystani dla barek stworzyli urokliwe miejsce. Wodniacy z Portu Jachtowego Krapkowice organizowali rejsy morskie, szkółkę żeglarską „Dziki koty” dla dzieciaków, spływy po Odrze czy Osobłódzie i wiele innych. Piękne miejsce zamieniło się w dramat. Powódź zmasakrowała przystań. Straty są ogromne:

- zniszczone całe ogrodzenie portu, doszczętnie pogięte, powalone i powyrywane słupki (ponad 500 m);
- zalane i zniszczone wszystkie skrzynki elektryczne (10 sztuk);

- uszkodzony mały sprzęt pływający (kajaki, rowerki wodne, żaglówki, 12 sztuk);
- zerwany przez nurt rzeki główny pomost do cumowania sprzętu pływającego o długości 30 m, który odpłynął z powodzią wraz z bocznymi pomostami 4 x 6 m oraz wiele innych mniejszych pomostów od 3 do 6 m;
- zalany i zniszczony sprzęt, jak: kamizelki, sprzęt ratunkowy, meble bosmanatu, kasa fiskalna, łódzówka;
- zatopiony i doszczętnie zniszczony hangar na sprzęt żeglarski, pozostałe duże dwa magazyny i biuro bosmanatu z naruszoną konstrukcją grożą zawaleniem;
- uszkodzona altanka, dużo ławek drewnianych porwanych przez wodę.

To tylko główne straty szacowane na 350 tys. zł. Tych drobnych jest dużo więcej.



Będzie trudno zebrać taką kwotę, by pomóc krapkowickim żeglarzom, ale wierzę, że uda nam się wspólnie choć trochę wesprzeć Port Jachtowy Krapkowie.

Opolskie Stowarzyszenie Pieśni spod Żagli utworzyło specjalne konto o numerze: 96 1600 1462 1029 6116 6000 0004. Można na nie dokonywać wpłat. W tytule proszę wpisać: Port Jachtowy Krapkowie. Całą kwotę przekażemy naszym przyjaciołom z Krapkowic. Gdybyście chcieli pomóc w inny sposób, o formach wsparcia można dowiedzieć się więcej u komandora klubu Janka

Szefera pod nr. tel.: 602 645 898. Zachęcam do wsparcia i udostępniania tej informacji na portalach, stronach klubowych, mediach społecznościowych, firm żeglarskich.

Z góry, w imieniu żeglarzy Portu Jachtowego Krapkowie, dziękuję za każdą złotówkę.

Kpt. Ryszard Sobieszczański

Opolskie Stowarzyszenie Pieśni spod Żagli

tel: 606 881 176

stowarzyszenie@piesnispodzagli.pl ■

We are here 4 Your Fun



w. charter4fun.com
t. HR +385 995 206 207

Marina Frapa w Rogoznicy
t. PL +48 668 662 220



JACHT „SIMENA” – KLASYKA I NOWOCZESNOŚĆ

Turecka stocznia ARES YACHTS z siedzibą w Antalyi buduje 62-metrowy flagowy superjacht żaglowy „Simena”. Obecnie prace weszły w fazę wyposażenia. Stocznia ujawniła szczegóły projektów zewnętrznego wyglądu jachtu i jego wnętrza, opracowanych przez Taka Yacht Design and Design Unlimited.

Zbudowany ze stali kompozytowej Jacht „Simena” zaprojektowano zgodnie z wymaganiami RINA klasy C. Jednostka będzie mieć tradycyjne pokłady z drewna teowego i lakierowaną stolarkę zewnętrzną z mahoniu Sipo. Osman Tanju Kalaycioğlu, architekt okrętów i właściciel Taka Yacht Design, wyjaśnia etos projektowy kryjący się za jej liniami zewnętrznymi, które są inspirowane epoką delikatnych żagli z dawnych lat i łączą klasykę z nowoczesnością. – Opisałbym wygląd zewnętrzny jachtu jako klasyczny z charakterem. Chociaż klipry

były ważną inspiracją dla szczegółów stylizacji „Simena”, DNA kształtu jej kadłuba pochodzi z naszych poprzednich, udanych drewnianych projektów keczu. Koncepcję nadbudówki zaprojektowano tak, aby spełniać współczesne wymagania żeglarskie – chociaż klasyczna stolarka z lakierowanego drewna jest podobna do naszego poprzedniego jachtu, „Anatolia” (później „Vajoliroja”) – mówi architekt.

„Simena” ma stylowe i komfortowe kajuty, mieszczące maksymalnie 12 gości i dziewięciu członków załogi. Jednostka



zasilana jest przez zaawansowany hybrydowy układ napędowy, umożliwiający cichą pracę jachtu przy napędzie elektrycznym z prędkością do 6 węzłów. Ponadto silnik wysokoprężny o mocy 882 kW może uzupełniać silniki elektryczne o mocy 220 kW, co pozwala osiągnąć maksymalną prędkość 15 węzłów i zasięg 4000 mil morskich przy prędkości 11 węzłów.

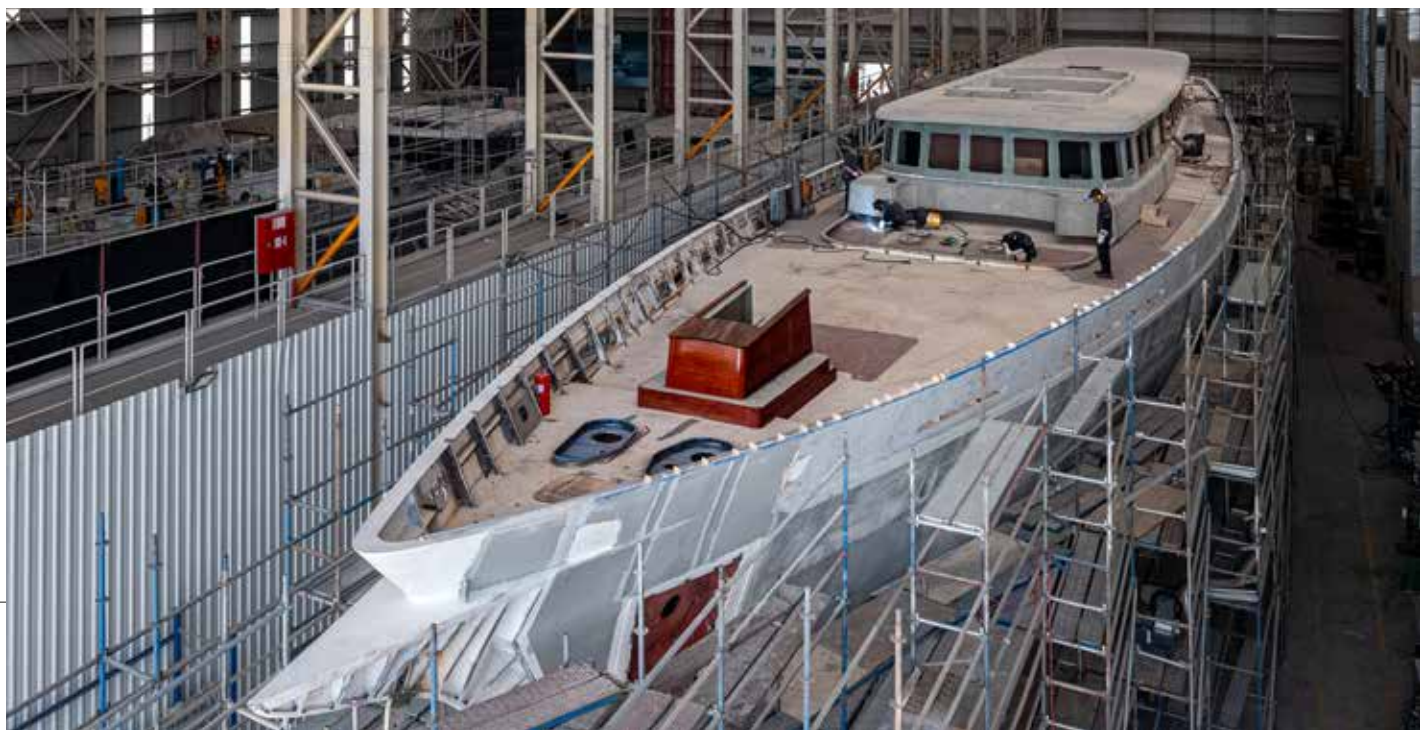
– Łącząca tradycyjne wartości żeglarskie ze współczesną technologią i designem stylizacja wnętrza „Simena” ma stworzyć wyrafinowane sanktuarium relaksu, odpowiednie do eskapizmu i rozrywki dla rodziny i przyjaciół – opisuje Mark Tucker, dyrektor kreatywny Design Unlimited.

Ponadto, jak twierdzi Tucker, komfort gości zarówno w porcie, jak i na morzu był priorytetem przy projektowaniu wnętrza jachtu. Zwraca uwagę na miękkie krawędzie mebli, obszerne poręcze w przestrzeniach przejściowych oraz „czystą, swobodną geometrię” kajuć gościnnych i łazienek – zreżcznie zaprojektowanych, aby nadal zapewniać gościom dużo miejsca do przechowywania.

Aby zachować ogólną, czystą oprawę wizualną wnętrza jednostki, nowoczesne elementy projektu, takie jak stelaże telewizyjne w salonie czy w apartamencie właściciela, starannie ukryto. Dzięki temu goście na pokładzie mogą cieszyć się wszystkimi wygodami współczesnego życia, przy jednoczesnym przeniesieniu się do „złotej ery” żeglarstwa. Do wystroju wnętrza wybrano naturalne materiały. Podstawę stanowi orzech, uzupełniony teksturowanymi skórą i tkaninami, z akcentami postarzanego mosiądzu.

Wszystkie elegancko urządzone łazienki mają strefę prysznicową wyłożoną wzorzystymi marmurowymi płytkami Calacatta Oro i Patagonia White.

Subtelne wykończenia zastosowane na pokładzie nadają tej przestrzeni blasku, co wzmacnia efekt spokoju i relaksu panujący na jachcie. Należą do nich starannie oświetlone, drobno tkane metale zamknięte w szkle, tworzące półprzezroczyste podziały, a także tekstylne, tkane skórzane panele wkomponowane w konstrukcję mebli.





WIĘCEJ O ARES YACHTS

ARES YACHTS to nowa marka superjachtów zaprezentowana przez stocznnię ARES podczas Monaco Yacht Show 2023.

Stocznia została założona w 2006 roku przez rodzinę Kalafatoğlu, która cieszyła się długą tradycją żeglarstwa i budowy statków.

ARES zbudowała swoją reputację na statkach wojskowych i handlowych – dostarczyła do tej pory ponad 230 statków do ponad 15 krajów. Obecnie planuje dalszą ekspansję na arenę luksusowego żeglarstwa.

Stocznia ARES jest jednym z największych producentów łodzi ze stali, aluminium i kompozytów w Europie.

Siedziba ARES YACHTS zlokalizowana jest w wolnej strefie celnej Antalya, na południowym wybrzeżu Turcji, zajmuje powierzchnię 40 tys. m² i zatrudnia 450 osób.

Obecnie stocznia pracuje nad innymi projektami superjachtów, w tym 50-metrowym jachtem motorowym Spitfire, 48-metrowym morskim statkiem patrolowym klasy Bold oraz 54-metrowym jachtem eksploracyjnym znanym jako Project Atlas.

ARES YACHTS we współpracy z firmą Naval Architects przygotowuje także projekty jachtów o długości 65–85 m. ■



fot. arch. Ares Yachts

PONOWNIE ZŁOCI! ZAŁOGA POLSKIEGO JACHTU WINDWHISPER 44 ZWYCIĘŻA W MISTRZOSTWACH ŚWIATA ORC, BRONIĄC ZESZŁOROCZNEGO TYTUŁU

Dokładnie rok po wygranej w Kilonii, pływający pod polską banderą WindWhisper 44 zwycięża po raz drugi z rzędu w Mistrzostwach Świata ORC. W toczącej się na wodach Rhode Island Sound i Narragansett Bay w USA rywalizacji Polacy pokonali 13 amerykańskich załóg i potwierdzili swoją dominację, czym napisali kolejną kartę historii polskiego żeglarstwa morskiego.

Zmagania o złoto Mistrzostw Świata ORC rozpoczęły się w Newport w poniedziałek 30 października długim wyścigiem morskim. WindWhisper 44 prowadził przez większość trasy, jednak w wyniku zmiany kierunku wiatru na korzyść rywali stracił prowadzenie w czasie skorygowanym i zakończył rywalizację na piątym miejscu. Później było już tylko lepiej. W formule czempionatu znalazły się bowiem także krótki wyścig morski, zdecydowanie wygrany przez Polaków, i sześć wyścigów przybrzeżnych, w których nasza załoga punktowała za 1, 2, 1, 5, 1 i 13 (ten ostatni wynik podlegał odrzuceniu). W efekcie po sześciu dniach zaciętej rywalizacji to WindWhisper 44 wznosił po raz drugi z rzędu puchar dla najlepszej załogi Mistrzostw Świata ORC w klasie B. Na drugiej lokacie uplasował się team Rima98 (USA) Johna Brima, a trzecie miejsce zajął Fireball (USA), należący do Billego i Jackiego Baxterów.

Jak podkreśla Mateusz Gwóźdź, najmłodszy, ale bardzo utytułowany załogant w składzie WindWhisper 44, zmagania podczas tegorocznych Mistrzostw Świata ORC były dla naszej załogi wyjątkowo wymagające:

– Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego, że udało nam się obronić tytuł zdobyty w zeszłym roku, bo od początku nie było łatwo. Mimo trudnego wejścia w mistrzostwa i piątej lokaty na długim offshorowym wyścigu, który nie był do „odrzutki”, udało nam się krok po kroku wspiąć w tabeli i pozostać na jej czele aż do końca. To zwycięstwo cieszy, tym bardziej że ścigaliśmy się ze stawką, której w ogóle nie znaliśmy. Jako jedyni Europejczycy na liście startowej w klasie B nie raz odczuliśmy, że nasi konkurenci wzajemnie się wspierają na wodzie. Wygrana w takich okolicznościach cieszy podwójnie – podsumowuje Mateusz.

Radości z kolejnego zdobytego złota nie kryje też skipper WindWhisper 44 – Marcin Sutkowski, który zwraca uwagę na elementy, które zaważyły o zwycięstwie:

– W tegoroczne Mistrzostwa Świata włożyliśmy maksimum zaangażowania i skupienia, nie odpuszczając naszym konkurentom nawet na moment. Nasz charakter i wolę walki pokazaliśmy szczególnie po długim wyścigu offshorowym, który nie poszedł po naszej myśli z powodu zmiany pogody. Jachtom z przodu „zgasło”, a rywalom „przywiało”, co sprawiło, że nasza półtoragodzinna przewaga stopniała do zera, dając nam piąte miejsce w wyścigu na otwarcie Mistrzostw. Bardzo dziękujemy za słowa wsparcia od kibiców, którzy szczególnie wtedy

dosłali nam wiatru w żagle i byli z nami aż do końca rywalizacji. Kluczem do zwycięstwa była też cierpliwość, którą zachowaliśmy w finałowym wyścigu w walce 1:1 z drugą w stawce Rimą. W pierwsze 20 minut wykonaliśmy ponad 20 zwrotów, aby zabezpieczyć wygraną w klasyfikacji generalnej.

Jak podkreśla Marcin Sutkowski, wygrana poprzedzona była ciężką pracą w okresie przygotowawczym:

– Złoto Mistrzostw Świata to także efekt dobrych przygotowań i poprawek, które wprowadziliśmy w jachcie przed startem. W wyniku zmiany przepisów, byliśmy zmuszeni „odchudzić” jacht, zmniejszając o prawie 400 kg ilość balastu stałego i ograniczając liczbę członków załogi – z dotychczasowych dziesięciu na osiem osób. Te duże jak na naszą klasę zmiany sprawiły, że zmniejszyła się stabilność, a zwiększyła jeszcze bardziej wrażliwość jachtu. W tej sytuacji zaprocentowało zdobyte wspólnie doświadczenie, bo z obecną załogą pływamy na tym jachcie już drugi rok. Po takim czasie widać już zupełnie inną dojrzałość i zrozumienie. Dobre pływanie sprawia nam ogromną satysfakcję. A ta, poparta sukcesami, sprawia, że na pewno będziemy my chcieli kontynuować naszą przygodę – deklaruje skipper. ■

W trakcie Mistrzostw Świata ORC w Newport pływający pod banderą Yacht Klubu Polski Gdynia WindWhisper 44 żeglował w składzie:

Marcin Sutkowski – skipper
Aksel Magdahl – nawigator
Stanisław Bajerski – boat captain
Kacper Gwóźdź
Piotr Przybylski
Mateusz Gwóźdź
Joan Navarro Guiu
Hugo Rocha
Michał Sutkowski (team
brzegowy/zmiennik)
Robert Gwóźdź (team brzegowy/
zmiennik)

Pełne wyniki Mistrzostw Świata ORC w Newport: <https://data.orc.org/public/WEV.dll?action=serie&eventid=vlcxi&classid=B%2FC>
W drodze po kolejne Mistrzostwo Świata Wind Whisper 44 wspierali:
Bumeh S.A., CISE
oraz Yachts & Yachting.



INWESTYCJA W PASJĘ WEDŁUG STRYJECKIEGO

Plażujemy na Bali, ale inwestujemy i żeglujemy pod żaglami BALI.

Na rynku krążą dziesiątki różnych pomysłów na inwestowanie prywatnych środków. Wiele z nich cieszy się zaufaniem od setek lat, np.: inwestowanie w złoto, nieruchomości, dzieła sztuki. Oczywiście kwestia bezpieczeństwa złota czy nieruchomości jest niezwykle ważna, ale tylko nieliczni przejmują się geopolityką. W formie wyraźnego trendu zwyczajowego zauważyły to ostatnio media, które rozpisują się o rodakach kupujących nieruchomości w Hiszpanii czy we Włoszech. I tak z grubsza inwestycje dzielą się na takie dla zysku, dla ograniczenia straty (inflacja) lub dla pasji. A czy można to mieć w jednym instrumencie?



Jarosław Bryła

Mozna, ale trzeba zarazić się pasją, która ma przełożenie na rynek. Pokłósiem połknięcia bakcyła są przeważnie różnego rodzaju kolekcje: od bardzo drogiego wędka, które na siebie nie zarabiają, po szlachetne kamienie, białą czy czarnoprochową broń, starocie, bursztyny, pióra wieczne itd. Granicę wachlarza pomysłów wyznacza niebo. Wszystko to jest piękne, pozwala nam się realizować, mrozić środki w przedmiotach, które z wiekiem nie tracą na wartości; czyni z nas specjalistów w wąskich dziedzinach i posiadaczy często ekstremalnie drogiego i ekstremalnie trudnych do spieniężenia inwestycji we własne hobby. Jakże zatem hobby może być inwestycją w siebie i przynosić zwrot z inwestycji? O tym mówi bohater tej historii Marek Stryjecki.

– W Chorwacji mieszkam już 20 lat i zastanawiam się, dlaczego tu, a nie gdzie indziej. Dlaczego to jest moje miejsce, w którym pracuję, odpoczywam i żyję? Zaczęło się od wyprawy na jacht do Chorwacji z przyjaciółmi w 2000 roku. Wypożyczyliśmy jacht w Sukosanie. To była Bavaria 36, którą wyruszyliśmy w rejs. Wiał silny wiatr z południa (Jugo) i z nim w dwa dni dopłynęliśmy do Puli. Kolejnego dnia podczas spaceru natknąłem się na lokal z szyldem „Broker – sprzedaż jachtów”. Wszedłem tam i zapytałem, czy są jakieś jachty do sprzedania. Broker na to: „A jaki chcesz?”. Odpowiadam, że jeszcze nie wiem, ale na pewno chciałbym, żeby miał ponad 12 m długości. Broker zaprowadził mnie do mariny, gdzie obok naszego wypożyczonego stał Jeanneau Sun Odyssey 42. O wiele większa i obszerniejsza



jednostka. Po krótkich oględzinach powiedziałem: „Chcę ten jacht kupić”. Broker grzecznie zapytał: „Kiedy?”. Na co równie grzecznie odpowiedziałem: „Teraz”. Jednostkę oddałem do firmy czarterowej w Sukosanie i jacht zaczął jeszcze tego sezonu przynosić zyski. To trwało trzy, cztery lata, po czym z jednego jachtu zrobiły się dwa, z dwóch trzy, pięć, siedem, aż do pełnej floty, którą zamknąłem liczbą 20 jednostek na rok 2023.

JAK ZARAZIĆ SIĘ ŻEGLARSTWEM?

Według znawców tematu zarażenie jest spontaniczne i u 60% populacji następuje podczas pierwszego kontaktu z żeglowaniem. Nie ma żadnego naukowo potwierdzonego antidotum. Osoba raz zainfekowana ma objawy do końca życia, a towarzysząca niektórym osobom podczas żeglowania choroba morska nie zmienia u osobnika stosunku do żeglowania na obojętny czy negatywny. Ujmując zagadnienie na serio, warto wybrać się w rejs np. po Adriatyku i zobaczyć, czy Chorwacja nam smakuje, czy nie. Próbną czarter lub próbne czartery to idealna metoda na zapoznanie się ze specyfiką czarteru, obsługą jachtu i warunkami, jakie panują na danym akwenie.

PASJA I INWESTYCJA

Są dwa praktyczne podejścia do prywatnej inwestycji w jachty żaglowe. Pierwsze polega na tym, że kupujemy jacht lub jachty i powierzamy zewnętrznej firmie sprzedaż czarterów na te jednostki. W takim scenariuszu jesteśmy zainteresowani wyłącznie zyskiem pomniejszonym o prowizję za zarządzanie jednostką. Ma to szczególnie sens, gdy idziemy w efekt skali, stawiając na kilka czy kilkanaście jednostek.

W drugim scenariuszu łączymy pasję z zarobkiem, który w praktyce pokrywa pełną obsługę jachtu i całoroczne koszty



mariny. Naszym zyskiem jest radość żeglowania do woli przed i po sezonie, ile dusza zapagnie. Dodatkowym bonusem z takiego modelu jest fakt, że w przewidzianym okresie jacht jest gotowy o każdej porze dnia i nocy – czyli wysprzątnany, pachnący i bez usterek technicznych.

KTO SIĘ TYM WSZYSTKIM ZAJMUJE?

Co jest niezbędne z punktu widzenia armatora, który decyduje się na trzymanie jachtu nie na Mazurach, ale np. w Chorwacji? Najważniejszy jest „święty spokój” będący wypadkową niekwestionowanych kompetencji zarządzającego jachtem oraz jakości jego relacji z lokalnym biznesem, nie tylko jachtowych. Komunikujący się biegle w języku lokalsów, traktowany przez nich jak ziomek Marek Stryjecki, który reprezentuje nasze interesy, to osoba pożądana, by spać spokojnie i skupić się na planowaniu rozwoju biznesu czy zwyczajnie na konsumpcji pożytków.

Model biznesowy Balicatamarans.pl zakłada oba te modele. Marek Stryjecki jako osoba zarządzająca jachtem jest odpowiedzialny nie tylko za sprzedaż czarterów, ale także za: obsługę serwisową wynikającą z gwarancji na nowy jacht, obsługę pogwarancyjną, naprawy wszelkich usterek wynikających ze zwykłego zużycia czy zaniedbania lub rażącego zaniedbania. Ciężar okresowych przeglądów instalacji, silników, procedura





zimowania, przygotowania jednostki do sezonu – to wszystko składa się na pokaźną liczbę czynności, które ktoś musi podjąć, a potem sprawdzić, czy zostały wykonane zgodnie ze sztuką. Odpowiedzialność za nie spoczywa na zarządzającym. Nie bez znaczenia jest także miejsce, w którym będzie zlokalizowana nasza jednostka (połączenia lotnicze, możliwość różnych konfiguracji tras). W przypadku Balicatamarans.pl do wyboru mamy aż pięć topowych lokalizacji, w których stacjonuje 65 katamaranów BALI (Dubrownik, Split, Trogir, Szybenik i Biograd), a w planach na najbliższą przyszłość są kolejne lokalizacje.

JAKI JACHT DO CZARTERU?

Wszystko zależy od budżetu i sensownej konfiguracji, o co również w naszym imieniu zadba zarządzający. W czarterach sprzedawane są najróżniejsze jednostki. Jednak zdaniem Marka Stryckiego najdłuższą żywotność biznesową i największy komfort pożądaný przez klientów premium oferują katamarany, czyli jednostki z dwoma kadłubami. Reprezentowana przez Marka Stryckiego stocznia BALI Catamarans ma w ofercie 10 różnych jednostek, z czego prezentujemy dwie: najmniejszą i największą, której premiera odbędzie się w tym roku.

BALI CATSMART – MAŁY Z DUŻYM WOLUMENEM RELAKSU I KOMFORTU

Bali Catsmart o długości 11,79 m i szerokości 6,46 m jest obecnie najmniejszą jednostką w rodzinie wielokadłubowców BALI. Wielkość nie ogranicza w tym wypadku zastosowania wysokich standardów w zakresie technologii, designu i odczuciu komfortu z żeglugi. Ponadto nowy model ma charakterystyczne cechy dla całej linii katamaranów BALI, takie jak: solidny kokpit z przodu, wygodny salon łączący się z kokpitem rufowym, a także unikalne uchylne drzwi BALI, dzięki którym cieszymy się salonem otwartym na morze.

Katamaran jest zaprojektowany tak, aby dostarczać uczestnikom rejsu maksymalnego odczucia wygody. W przednim kokpicie znajduje się część wypoczynkowa z obszerną powierzchnią przeznaczoną do słonecznych kąpeli. Dwie części rufowe łączy platforma z dużą kanapą i schowkami. Uchylnie drzwi (wyłączność BALL) po otwarciu zapewniają naturalną wentylację i przestrzeń mieszkalną i kuchenną. W wyposażeniu nie mogło zabraknąć stołu do map z siedzeniem o ergonomicznej konstrukcji.

Projekt wnętrza tego katamaranu poprawia samopoczucie i nastraja do odpoczynku. Wystrój jest ciepły i ma czyste linie. Dodatkowo jest stworzony do spędzania czasu na wodzie z rodziną i przyjaciółmi. Do dyspozycji gości jest w pełni wyposażona kuchnia, grill plancha i duży stół w salonie, przy którym może zasiąść nawet osiem osób. Ponadto całkowicie otwarta przestrzeń skąpana w świetle oferuje niezrównany panoramiczny widok na morze.

Katamaran występuje w dwóch opcjach układu kabin: w wersji właściciela z dwiema kabinami i wystawnymi łazienkami, po wersję czarterową z czterema kabinami dla gości i dwiema dodatkowymi kabinami na dziobie, zarówno dla sterników, jak i dodatkowych gości. W każdej z dostępnych wersji (zarówno z dwiema kabinami dla właścicieli, każda z oddzielną łazienką i zapleczem sanitarnym, jak i z trzema, czterema kabinami) goście mają dostęp do praktycznych, dobrze urządzonych łazienek z oddzielnym prysznicem.

Konstruktorzy katamaranu zadbali również o komfort i łatwość żeglowania.

Dzięki szerszemu planowi żagli i bomowi obniżonemu do poziomu dachu nadbudówki dla lepszej obsługi Bali Catsmart jest niezwykle łatwą w prowadzeniu łodzią. Dodatkowo dwa ergonomiczne stanowiska sterowe, umieszczone na lewej i prawej burcie, ułatwiają manewrowanie w porcie, umożliwiając żeglowanie pod wiatr lub z wiatrem. Ponadto płynne poruszanie się po łodzi ułatwia projekt pokładu „spacerowego”, który zapewnia łatwy i bezpieczny dostęp pomiędzy przednim kokpitem, kokpitem rufowym i salonem.

TECHNIKA

Długość	11,78 m
Szerokość	6,46 m
Zanurzenie	1,10 m
Pow. żagli	grot – 47 m ² , fok – 36 m ² , Cod 0–52 m ²
Zbiornik	wody – 660 l, paliwa – 400 l
Silnik	2x20 kW/2x30 kW Yanmar
Liczba kabin/WC	2/2, 3/2, 4/2
Kategoria projektowa A	10 osób

KATAMARAN BALI 5.8 – WYJĄTKOWO DUŻY URODZINOWY PREZENT OD GRUPY CATANA

Grupa Catana uczciła 10-lecie marki wprowadzeniem na rynek kolejnego katamaranu – Bali 5.8. W porównaniu z poprzednikami jest większy, potężniejszy, odznacza się maksymalnym komfortem, rozległymi przestrzeniami i innowacyjnym designem.





Jego poprzednikiem jest 38-stopowy Bali Catsmart, zwodowany w kwietniu 2023 roku podczas ubiegłorocznych Międzynarodowych Targów Wielokadłubowych w La Grande-Motte. Po tym sukcesie firma Catana nie spoczęła na laurach i dzięki wysiłkowi zespołu badawczo-rozwojowego Catana oraz wsparciu studia projektowego Piaton-Bercault zaledwie kilka miesięcy później ofertę BALI Catamarans poszerzono o następny flagowiec, jeszcze większy od poprzedniego modelu.

Bali 5.8 to już 14 model z tej popularnej serii BALI francuskiego producenta jachtów. Jednostka oferuje prawie 20% więcej przestrzeni niż tradycyjne katamarany tej samej wielkości. Przy długości 18 m i szerokości ponad 9 m DNA marki jest wyraźnie widoczne na każdym poziomie jachtu.

Wielkość ta jest odczuwalna szczególnie w komfortowo urządzonych i przestronnych kabinach. Główny apartament właściciela jest godny miana pałacu. Oferuje wygodną przestrzeń do życia, w której nie mogło zabraknąć obszernych miejsc do przechowywania ubrań i innych niezbędnych rzeczy prywatnych. Rozmiary kabiny właściciela to ułkon w stronę sektora klientów, którzy są bardzo wymagający pod względem kubatury,

przestrzeni, światła i widoku na morze. Łazienkę całkowicie zaprojektowano. Jest bardzo przestronna, wyposażona w wygodny prysznic XXXL, dostosowany do wielkości łodzi. Pozostałe kabiny również charakteryzują się znacznymi wymiarami i dogodnymi rozwiązaniami. W każdej z nich na środku umieszczono łóżka wypowe, umożliwiające łatwy dostęp do miejsca spoczynku z obu stron. Bali 5.8 oferuje również kabiny TWIN z oddzielnymi kojami na środku łodzi. Ponadto wszystkie łazienki, nawet na pokładzie w wersji z sześcioma kabinami, mają oddzielne prysznice i toalety, co zapewnia wysoki komfort w każdych okolicznościach: pobyty rodzinne lub rejsy czarterowe. Szczególną uwagę zwrócono na zakwaterowanie załogi, która jest niezbędna dla sprawnego funkcjonowania łodzi. W wersji master dostępna jest duża, podwójna kabina skipperska, dzięki czemu zarówno właściciele, jak i załoga mogą cieszyć się uprzywilejowaną przestrzenią.

Kokpit – salon oferuje wyjątkową, rozległą przestrzeń życiową. Znajdują się tutaj również charakterystyczne dla marki BALI tylne drzwi uchylne. Kuchnia ma rozmiar XXL, jest wyposażona w wysokopoziomowe szafki, szerszy blat i ma kształt litery U, dzięki czemu może pomieścić kilka osób w czasie rejsu, nawet gdy morze jest wzburzone i przy wysokich falach. Nie jedyną wisienką na torcie jest w tym kambuzie specjalna lodówka z kostkarką o pojemności 634 l.

Jadalnię zaprojektowano tak, aby zawierała ławę i stół, przy którym mieści się 12 osób. Jadalnia to zasadniczy element łodzi – jest to zarówno część dzienna, jak i miejsce odpoczynku. Głęboka i szeroka kanapa zewnętrzna zwrócona w stronę salonu to połączenie salonu i morza. Można na niej wygodnie się rozciągnąć, uciąć drzemkę czy też przeprowadzić rozmowę z towarzyszami rejsu. Obszerne drzwi przednie i duże otwierane okno oświetlają wnętrza, równocześnie osłaniają przed promieniami UV i słońcem i wpuszczają świeże powietrze dla naturalnej wentylacji. Stół do pracy lub nawigacji oddzielono od salonu i skierowano do przodu. Jego położenie zapewnia: z jednej strony bliskość z pozostałymi ludźmi na pokładzie, z drugiej gwarantuje optymalne bezpieczeństwo nawigacji i brak zakłóceń spowodowanych innymi czynnościami na łodzi.

Na zewnątrz, na pokładzie dziobowym, przygotowano przestrzeń do opalania, spożywania posiłków i odpoczywania. Kuchnię połączono bezpośrednio z wnętrzem łodzi poprzez szerokie przednie drzwi, umożliwiając swobodną cyrkulację zarówno gości, jak i powietrza.

Fotel sternika 2/3–1/3 jest modułowy. Hardtop (lub bimini) zakrywa cały flybridge, zapewniając ochronę przed promieniowaniem UV i ciepłem, stałą wentylację i niezrównany widok! Flybridge to zarówno salon, jak i miejsce do opalania. Jest zoptymalizowany i modułowy, dostosowuje się do pory dnia i stylu rejsu. Panele słoneczne w pełni zintegrowano, dzięki czemu są samowystarczalne.

WEDŁUG ZNAWCÓW TEMATU
ZARAŻENIE JEST SPONTANICZNE
I U 60% POPULACJI NASTĘPUJE
PODCZAS PIERWSZEGO KONTAKTU
Z ŻEGLOWANIEM

Na rufie znajdują się stopnie umożliwiające dostęp do wody. Zainstalowano tutaj relaksacyjny fotel zwrócony w stronę rufy i zapewniający niesamowite widoki. Opcjonalna hydrauliczna platforma do pływania może podnieść ponton lub zostać opuszczona tuż pod powierzchnię i zastosowana jako plaża.

Bali 5.8 zaprojektowano tak, aby jacht działał wyjątkowo dobrze. Wszystkie powierzchnie żagli zoptymalizowano, oferując do 240 m² płótna pod wiatr. Strefy obsługi żagli i sterów są wyraźnie oznaczone, dzięki czemu podnoszą bezpieczeństwo pasażerów i zapewniają spokój ducha załogi. Na wyposażeniu dostępny jest fok samohalsujący, odpowiedzialny za działanie pod wiatr przy silnym wietrze. Żagiel code zero można ustawić z kokpitu. ■

Catana Group

Catana to firma rodzinna, z ponad 40-letnim doświadczeniem. Specjalizuje się w projektowaniu, budowie i sprzedaży katamaranów, których projekty odzwierciedlają innowacyjne i ekologiczne podejście. Siedziba grupy znajduje się w Canet-en-Roussillon. Firma ma pięć zakładów produkcyjnych (trzy we Francji, jeden w Tunezji i jeden w Portugalii) i zatrudnia ponad 1300 osób. Rozwijająca się od 2014 roku Grupa Catana jest notowana na giełdzie i sprzedaje marki BALI i Catana w sektorze katamaranów żaglowych.

Strona Marka Stryjeckiego: Balicatamarans.pl

Facebook Marka Stryjeckiego: [Facebook.com/CatamaransBali](https://www.facebook.com/CatamaransBali)

Strona internetowa stoczni: Catana.com

Instagram: [Instagram.com/catana_catamarans](https://www.instagram.com/catana_catamarans)

Facebook stoczni: [Facebook.com/CatanaCatamarans](https://www.facebook.com/CatanaCatamarans)



fot. arch. Daniel Walas



POMIĘDZY MORZEM A LĄDĘM (WSPOMNIENIA ZE SZWECJI) ROK 3



Adam Zawadzki

W 2007 roku żeglowałem dużo więcej niż w poprzednim. Zaplanowałem wycieczkę na Alandy, na które wcześniej trafiłem z rejsem klubowym w 1991 roku. Liznąłem je wtedy tylko (wyłącznie Mariehamn) i od tej pory niemal śniły mi się po nocach. Teraz dzięki „Meltemi” sen miał się ziścić.

Uż w pierwszych dniach czerwca pakuję manele i sam udaję się do Oxelösundu. Biorę na siebie zadanie przygotowania łodzi do sezonu – w planie były zwykle prace konserwacyjne i montaż świeżo zakupionego autopilota. W ciągu kilku dni wykonuję plan, jednak aby zadziałał autopilot, zabrakło przedłużacza do popychacza – nie było go w miejscowym sklepie, a brakowało już czasu na dotarcie czy na zamówienie go do domu (rodzina miała już bilety lotnicze do Sztokholmu). Tak więc autopilot niby jest, niby działać powinien – jednak jest bezużyteczny. Cóż, trudno.

Rad nierzad przystępuję do drugiej, przyjemniejszej części zadania, czyli doprowadzenia „Meltemi” do Sztokholmu. Przyznam, że było fantastycznie. Pogoda jest wspaniała, a ja mam na tę drogę aż cztery dni – pośpiech był zupełnie zbędny. Tak więc wyruszywszy 6 czerwca, drugą noc spędzam na śródlądziu poniżej Nynäshamn. Rankiem, wychodząc w szkier, rozglądam się: słoneczko, cumuluski, wiaterek 2-3 z południa. Nie

myśląc długo, stawiam grot i genów – dużą jak na ten okręt, jakieś 16 m². Tej decyzji zawdzięczać niesamowitą jazdę. Gdy na dobre wychodzę na Mysingen, wieje tam mocne 4, chwilami może więcej. Łódka rwie 6,5 węzła do przodu, to jej maksymalna prędkość. A co, gdy wiatru przybędzie? Coś się urwie. Należy zrzucić tę gienię, ale jak? Jestem sam. Autopilot nie do użytku. Spora fala. Nie ma rady, jedziemy dalej. Szczęśliwie mocniej już nie wiało. Przelatuję regatowo, w bryzgach wody Mysingen. Wchodzę między szkier, tam już jest spokojniej. Nadal ze sporą prędkością mijam Dalarö Skans, po czym wiatr zaczyna siadać, zbliża się wieczór. Uff, spokojnie mogę znaleźć nocleg w pobliżu Dalarö. Następnego dnia, 9 czerwca, spokojniutko, przez kanały docieram do Sztokholmu, cumuję w znanej już Navishamn i mam jeszcze dużo czasu na spacer po stolicy – tym bardziej że nocy praktycznie nie ma (rewelacja!).

10 czerwca mijam się z rodziną. Przyleciała tym samym samolotem, którym ja wracałem do pracy. Załogą w składzie: Ela



i ośmioletni już Kamil dowodzi starszy syn Miłosz, który przeprowadził pomiędzy sztormami „Meltemi” na Alandy. Żeglują tam z grubsza do końca czerwca, ciesząc się całkiem białymi nocami i zwiedzając, co się dało. Na koniec zostawiają okręt w Mariehamn, na zacisznym przystanku-camping, który znalazłem i zarezerwowałem zdalnie, tj. przez telefon. Wracają do Sztokholmu promem.

Dla mnie ciąg dalszy następuje ok. 20 lipca. Ze Sztokholmu zabieram się z Elą i Kamilem promem. Jest to regularna linia Sztokholm–Helsinki. Po drodze prom zawija do Mariehamn. Z reguły wysiada kilku pasażerów i wsiada też kilku, możliwości przepakowania samochodów brak. Chodzi więc oczywiście o pieniądze: Alandy są wyłączone z obszaru gospodarczego UE i dzięki temu manewrowi na promie istnieje strefa wolnocłowa. Zwłaszcza po alkohole ustawiają się kolejki jak w Polsce za komuny. Również korzystam, zaopatrując się na czas całego rejsu w Velkopopovickiego (niestety po skandynawsku osłabionego do 3,5 vol). Po jakichś czterech godzinach, 23 lipca, ok. 0200 (w środku nocy, która już tu była) wysiadamy w Mariehamn i udajemy się na łódkę.

Rano, po uregulowaniu zobowiązań na przystani, idziemy na zwiedzanie stolicy. To bardzo sympatyczne, spokojne miasteczko, liczące ok. 10 tys. dusz. Pogoda pod psem. Oglądamy m.in. muzeum rybackie we Wschodnim Porcie. Po południu pokazują się tall shipy; Mariehamn było miastem etapowym Tall Ships Race. Jako jeden z pierwszych przybywa słynny „Cuauhtemoc”, później inne statki i jachty. Następnego dnia przy nabrzeżach stoi kilkanaście dużych jednostek i wiele mniejszych. Jak na Mariehamn są też tłumy zwiedzających (ale nie próbujcie





porównywać z Gdynią czy Szczecinem, wszędzie można się dostać i spokojnie obejrzeć). Tak spędzamy ten dzień. Na szczęście pogoda się poprawiła.

25 czerwca przychodzi kolej na fantastyczne muzeum morskie, obrazujące bogatą tradycję morską Wysp Alandzkich. Główna sala zaaranżowana jest na kształt pokładu żaglowca i tam oraz na niższej kondygnacji znajduje się mnóstwo eksponatów z czasów świetności alandzkich firm żeglugowych. Do muzeum należy też cumujący opodal słynny bark „Pommern” z floty Erikssona, zachowany w stanie oryginalnym.

Tegoż dnia po południu oddajemy cumy. Przywiozłem z kraju brakujący przedłużacz do autopilota. Ku mojej radości po złożeniu i skalibrowaniu sprzęt działa, jak należy. Przechodząc koło nabrzeży, podziwiamy „z żabiej perspektywy” zacumowane żaglowce, a idąc koło mariny, zyskujemy pewne zainteresowanie ze strony polskich załóg. Tego długiego dnia docieramy do zamku Kastelholm w miejscowości Sund. Jest to średniowieczny zamek całkiem nieźle zachowany. Oprócz niego zwiedzamy miejscowe więzienie mieszczące się w budynku przypominającym dom mieszkalny; służył zresztą za takowy służbie więziennej. Zwiedzamy też fajny skansen i degustujemy *alands pankaka*, czyli miejscowe ciasto.

Noc 26/27 lipca spędzamy kilkanaście mil na wschód. Po mazureku – pomiędzy trzcinami w wąskim przesmyku. Niestety nie pamiętam już, pomiędzy jakimi wyspami. Rankiem wyruszamy, by okrążyć wyspę Aland od północy, wychodząc w ten sposób ponad 60 równoleżnik. Wieje 3 z południa i żegluga jest

przyjemna, pomimo zimna. Po lewej burcie wybrzeże stanowią gołe, wymyte sztormami skały. Różnią się od szwedzkich tym, że są czerwone, co dodaje alandzkim krajobrazom atrakcyjności, można rzec „kolorytu”. Roślinność głównie karłowata. Od czasu do czasu pojedynczy domek. Domki wyglądają na letnie, więc trochę się dziwimy. Na taaakim wygwizdowie? Ale miejscowi odbierają to inaczej. Gdy na przykład staliśmy pod zamkiem, wystarczyło, by na chwilę wyszło słońce, i już dookoła rozlegał się plusk – to dzieciaki skakały z łódek do wody o temperaturze 16 stopni; my siedzieliśmy w swetrach, a wieczorem grzailiśmy się w saunie (sauny są w każdej większej marinie, wliczone w cenę). Wkrótce trzeba skrócić na południe, pomiędzy wyspę Aland a mniejsze wysepki od zachodu. Wchodzimy dosłownie w głęboki wąwóz pomiędzy czerwonymi skałami, wysokimi na jakieś 20 m. Wąsko, zwęża się chyba do jakichś 100 m. Gdy już jesteśmy w najwęższym odcinku – przychodzi szkwał. Oprócz efektu dyszy, który musiał tu być. Wieje zaś ciągle z południa, w nos. Migiem staję w dryf, sadzam Elę przy rumplu i dryfując wzdłuż tego wąwozu, zmieniam fok na sztormowy. Oczywiście w międzyczasie jeden lub dwa zwroty z wiatrem – tuż przy skałach, bo wąsko. Kiedy mały fok już stoi, wyhalsowuję się dość sprawnie przez wąwóz. Niebawem też po zachodniej stronie znajdujemy świetną zatoczkę na postój. Zostajemy do jutra, może się uspokoi. A miejsce jest piękne: słońce, grill, spacer, widoki. Na kąpiel jakoś nikt nie ma ochoty, chociaż jesteśmy osłonięci od wiatru i jest nawet ciepło.

Niezbym się uspokoiło. Rankiem wychodzimy na szersze wody, to znaczy fragment otwartego morza, usiany tylko niedużymi wysepkami. Wieje dalej z południa, dobre szkwaliste 5 prawie w dziób. Kurs mamy z grubsza SW, pomiędzy wyspy Aland i Eckero. Dzielnie więc halsujemy pod falę ze 70 cm wysoką. Przy kolejnym zwrocie pruje się grot. Wzdłuż szwu, tuż powyżej reftanty. Co robić, zakładam drugi ref. Szczęśliwie wiatru jest tyle, że podróż pod fale jakoś idzie i wieczorem szukamy schronienia w głębokim fiordzie na brzegu wyspy Eckerö. Miejsca nie ma, wszędzie działki prywatne. Skała zaś tak stroma, że nawet nie ma jak wyjść z cumą, hakiem i młotkiem. A więc trzeba szukać dalej. Przechodzimy pod mostem między wyspami Aland i Ora, na Ora widać przystań rybacką. Wychodzący z niej Coastguard zobaczył polską banderę. Nie byliśmy jeszcze w Schengen, więc trwają długie tłumaczenia: kto, skąd, gdzie była odprawa, a skąd łódka, co do oclenia (strefa!), dokąd potem itp. itd. Egzamin zdajemy i wreszcie bezpłatnie cumujemy u rybaków.

Następnego dnia, 29 lipca, wybieramy się do muzeum wozów strażackich. Znajduje się ono ok. 5 km na wschód od przystani. Udać się tam trzeba było *per pedes*, ale było warto. Mnóstwo ciekawych pojazdów, w tym stuletnie samochody, wozy konne, inny sprzęt. Po powrocie do późna szyjemy w kokpicie porwany grot (widno jest do północy).

30 lipca zaczynam myśleć o przeprawie do Szwecji. Zważywszy na rodzaj naszej jednostki, jest to pewne wyzwanie – 23 Mm

PONAD
PÓŁ WIEKU
RADOŚCI Z PASJI
I ŻEGLOWANIA



ISLA 40

YACHTS & YACHTING

YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

yachtsandyachting.pl

Yachts & Yachting sp z o.o.
E: Info@yachtsandyachting.pl

M: +48 601.897.779
ul. Piaskowa 3, 81-864 Sopot

otwartego morza. Prognoza (rozumiem już po szwedzku prognozy, a na Alandach mówi się po szwedzku) zapowiada dziś silny wiatr, jutro zero. A więc atrakcje lądowe. W Mariehamn (dojeżdżam tam autobusem) wypożyczam na dobę samochód i robimy objazd Alandów.

Staram się znaleźć wszystko, czego jeszcze nie widzieliśmy, a odległości są małe. Udaje się zobaczyć m.in. wytwórnię wina w Tjudo. Że powyżej 60°N? Nic niemożliwego! „Wino” produkuje się z własnych jabłek. Degustujemy – smakuje podobnie do naszego jabola. Szwedzi degustują, cmokają, wachają. Na nas patrzą podejrzliwie. Na pamiątkę kupuję jabolka w najładniejszej butelce, ale okazał się nie do wypicia. Z rzeczy ciekawszych znajdujemy też wieżę widokową koło mostu w Haraldsby. Tuż obok, poszedłszy „za potrzebą”, znajduję... pomnik rewolucjonistów z 1918 roku, ewidentnie pamiątkę po „finlandyzacji” kraju. Odbieram też z kraju, od syna prognozę z internetu (internecie nie było wtedy wszędzie). Przewiduje ona, że dziś będzie cisza, a od jutra – trzeba zapomnieć o powrocie na kilka dni. Faktycznie, jest już bezwietrznie. Szybka decyzja: oddajemy samochód i w morze.

Wychodzimy od rybaków ok. 2300. Jest bezwietrznie. Idę na silniku. Liczę, że przejście w szwedzkie szkiery zajmie 5 godzin. Chcę tam wchodzić za widna, a rozwidnia się ok. 0400. Rachunek się zgadza, ustawiam więc kurs na latarnię Simpnassklub, na północ od wyspy Arholmy. To najbliższe wejście w szkiery. Gdy wyszliśmy zza wyspy Eckerö, na północy pokazał się wał ciemnych chmur. Były one bardzo daleko, nam zostało 20 mil

i 4 godziny do świtu. Powinno być OK. Wkrótce przyszedł z NW rzeński wiaterek, postawiłem żagle. W półwieźrze przyspieszyliśmy, wiatr stopniowo stężał i szliśmy 5,5 węzła. I byłoby dobrze, tylko do szkieców doszliśmy o godzinę wcześniej. Wiało 4. Bałem się wchodzić po ciemku, więc zakładałem refa i czekamy, to pnąć się pod wiatr, to schodząc w dół. Latarnia ma światło sektorowe, OK. W pewnym momencie w ciemności, z 10 m od burty – północna mielizniarka. Za nią są kamienie! Natychmiastowy zwrot. Uff! Oczywiście – tak dobrze szło się z wiatrem, że wszedłem w czerwony sektor! Tymczasem rozwidnia się. Wchodzimy w szkiery. Wszystkie światła jasne, wyraźne. Nie było czego się bać! W szkiecach jest zacisznie i około 0530 stajemy w gasthamnie w Kapellskar. Wiatr gwiżdże. Spać...

Kiedy się budzimy, panuje kompletna cisza. Tak można ufać prognozom: w nocy miała być cisza, a dzisiaj miał być sztorm. W każdym razie już bez przygód trasą promów dochodzimy do Sztokholmu. W znanej nam marinie zostawiamy „Meltemi” na dłużej i wracamy do domu.

Trzeci raz przyjeżdżamy do Sztokholmu w końcu sierpnia, w tym samym składzie. Pogoda zapowiada się typowo jesienne: wiatry i deszcze. Na początek zwiedzamy statki zacumowane przy muzeum Vasa (lodołamacz, latarniowiec i niewielki kuter torpedowy) i odwiedzamy atrakcje dla dzieci na wyspie Djurgården, w tym Gröna Lund. Do Oxelösundu wyruszamy krótszą drogą, przez Mälaren, Södertälje i kanał na południe. Gdy wychodzimy z kanału w szkiery, wszystko jest w porządku, dopóki jesteśmy pod osłoną lądu. Nie doceniłem jednak sztormowego wiatru z NW i metrowa fala z prawej burty, którą dostajemy, mijając Galofjärden, jest niemiłym zaskoczeniem. Nie wygląda to dobrze. Udaje się schronić przy prywatnym pomoście na zawietrznym brzegu małej wysepki Lindholmen. Stoimy tam więc, a z wyspy lecą na nas mniejsze i większe fragmenty gałęzi. Po południu wiatr trochę słabnie i przestawiamy się o kilka mil pomiędzy wyspami. Jednak o wyjściu na Hallsfjärden nie ma mowy. Kotwiczymy w bezpiecznej zatoczce. Kiedy wydaje się, że już można, próbuję wyjść na Hallsfjärden, ale jeszcze szybciej wracam na kotwicę. Wreszcie pod wieczór wiatr wyraźnie słabnie. Przestawiamy się na noc z 10 Mm, do bezpiecznej i znanej mi już cieśniny między wyspami Ringson i Langon. Dalsza droga przebiegła już bez przygód i 30 sierpnia, zabezpieczwszy „Meltemi” na zimę, udajemy się do domu.

Tak wyglądał nasz ciekawy i długi trzeci sezon w Szwecji. Dał mi on dużo nowych doświadczeń. Sprawdziłem, że można tą malutką łodzią pływać po morzu, oczywiście przy zachowaniu rozsądku. Popęłniłem kilka błędów, które dobrze zapamiętałem, więc nauka nie poszła w las. Przede wszystkim odwiedziłem Alandy, o czym marzyłem od 16 lat. Okazały się niezwykle piękne, a kolor miejscowych granitów dodaje im jeszcze urody. Ela i Kamil byli tam nawet dwa razy, a szczególnie wspominają autentycznie białe noce z końca czerwca. Kiedy uda się tam powrócić? ■



fot. arch. autor



Twoja przygoda na morzu rozpoczyna się z Bosfor Group



+200

Czarterów rocznie

+2000

Uczestników rejsów

15

Szkoleń z egzaminami na rok

+10 lat

Doświadczenia w branży

Nasza oferta obejmuje:



BALI
CATAMARANS

Sprzedaż katamaranów BALI

Jesteśmy autoryzowanym przedstawicielem/dealerem stoczni Catana.



Czartery jachtów i katamaranów

Posiadamy własną flotę i bazę w marinie Pirovac, w Chorwacji.



Rejsy

Organizujemy rejsy i szkolenia na JSM oraz Voditelj Brodice.

Bosfor Sp. z o.o.

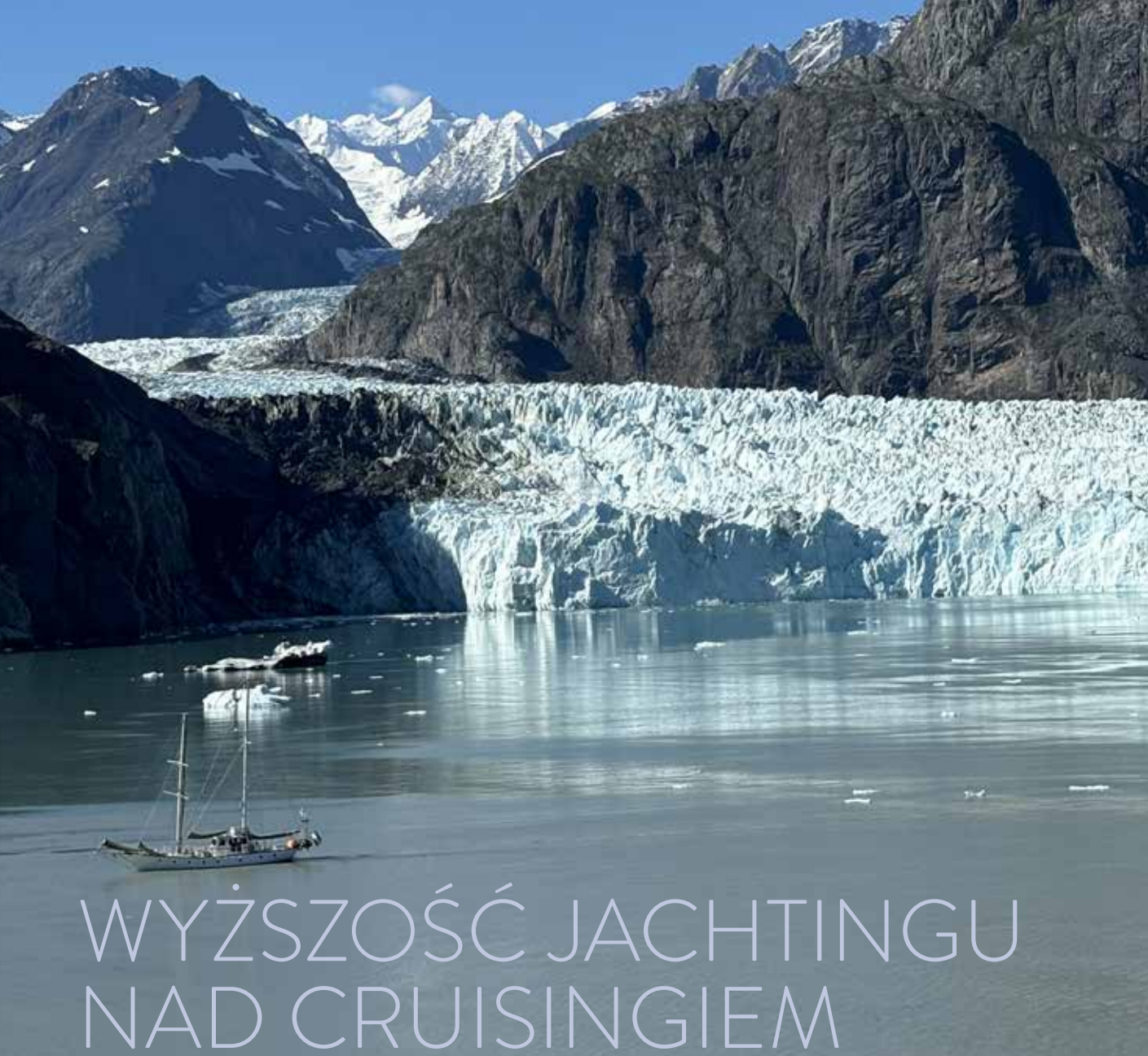
ul. Fedrusa 12, 60-195 Poznań
NIP: 7792371921

Baza w Chorwacji

Bosfor Charter d.o.o.
Obala Rtine 1a 22213 Pirovac

bosfor-group.com

+48 606 278 888
office@bosfor-group.com



WYŻSZOŚĆ JACHTINGU NAD CRUISINGIEM

„Mając lat $7 \times 8 + 23 - 9$, pokochałam morze płomienną miłością”. Tak pisałam, żeglując po raz drugi w życiu [zob. Jachting 11/2014]. Tej miłości jestem wierna do dziś. Wielką wodę, jej bezkres chłonę wzrokiem, czuję pod stopami jej fale, smakuję ich krople unoszone przez wiatr. Słucham i słyszę cudowną, kojącą ciszę, ale i złowieszcze, groźne pomruki.



Nina Przybylska

Płomienie nieco przygasły, zastąpiło je uczucie spokojnego zauroczenia i wolności. 10 lat później ($7 \times 8 + 23 - 9 + 10$) próbowałam wzbudzić podobne doznania, płynąc, a raczej podróżując cruiserem przez Glacier Bay.

Spełniałam marzenie zobaczenia urokliwej, najpiękniejszej zatoki lodowcowej.

Łódkę z żaglem (Bavaria 49) zamieniłam na kolosa, uosobienie gigantomanii i nadmiaru.

Cel osiągnęłam kosztem patrzenia na ocean z wysokości wielu metrów. Nie czułam go – oglądałam.

Nie był nieskończony, groźny, tajemniczy. Utracił zmysłość, dotykalskość, siłę.

Na jachcie, choć mikroskopijna i krucha w zderzeniu z ogromem i żywiołem oceanu, czułam się wolna. Tu byłam

zniewolona nadmiarem wszystkiego: ludzi, pięter, szybkich wind, rozrywki. No i jedzenia... choć bywały i krótkie chwile o suchym chlebie i wodzie.

Wolałabym płynąć, a nie podróżować. Nie znalazłam takiej możliwości, a Glacier Bay, uznana za światowe dziedzictwo przyrody, była nieodpartą pokusą.

Uległam jej.

Stojąc na dziobie czy rufie, oglądałam cudowny panoramiczny film. Przed oczami przesuwał się Park Narodowy Glacier Bay (13 287 km²) z Górami św. Eliasza (Mount Fairweather – 4671 m), lodowcami, strugami i stróżkami niezliczonej ilości wodospadów.

Alaska widziana z zatoki była inna niż moje wyobrażenia o niej. Nie pokrywały jej niekończące się lasy, ale wielkie

skały, skalne wysepki, tundra. No i białe czapy na szczytach gór, długie linie spadającej wody i wielkie jęzory lodowców. Te miały różną barwę. Czoło największego (około 40 km) Grand Pacific było ciemne, osadowe, kontrastowało z błękitem Lamplugh.

Obraz zatoki i oceanu przesuwiał się powoli, mogłam kadrować go dowolnie albo tworzyć z niego panoramę. Był piękny, ale nie tak surowy i pierwotny, jaki znałam z książek Londa i Curwooda. Jego dzikość zakłócały statki, gwar rozmów, a także zabawne, płynące na plecach wydry. Nawet gromada raz po raz wyskakujących z wody, migrujących humbaków, oglądana z dużej odległości, nie przerażała ogromem i surowością.

To może dziwne, ale ich potęgę i specyficzne piękno poznałam dopiero dzięki multimedialnej prezentacji. Jej forma i profesjonalizm zachwyciły mnie. Duża amfiteatralna sala cruise-ria miała znakomite nagłośnienie, wygodne fotele, dyskretne oświetlenie i wielki ekran w głębi sceny.

Ale najważniejszy był film i narrator, który na żywo rozwijał i niekiedy wyjaśniał to, co widzieliśmy i słyszeliśmy.

A na ekranie profesor Grig Matkin, który przez większość swojego zawodowego życia zajmował się humbakami, mówił o badaniach ich natury, zwyczajów, o swoim przywiązaniu, wręcz przyjaźni z nimi. Sympatia dla tych olbrzymów rosła z każdym słowem, a ich pieśń, zgodnie z określeniem pana profesora, brzmiała jak aria.



Solidna Szkoła Żeglarstwa



Już od 15 lat **uczymy żeglarzy i motorowodniaków** samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia jachtów. **Sprawdź naszą ofertę!**

www.akademia-jachtingu.pl
tel. 507 455 798





Prezentacje były drugim, po krajobrazach, silnym atutem podróży. Zawsze ten sam narrator, który z niezwykłą swobodą i płynnością, jakby czytał z promptera, poszerzał oglądany obraz.

Było jeszcze kilka prezentacji: o niezwykłych kobietach Alaski, Parku Narodowym Glacial Bay, o orkach – wilkach morskich, łososiach – złocie Alaski, psich wyścigach mimo pięćdziesięciostopniowego mrozu, a na końcu, z udziałem kapitana, o niedostępnych dla pasażerów pomieszczeniach cruisera. Barwne opowieści i interesujące obrazy.

Była też prezentacja zapadająca w pamięć bardziej niż inne. O tragicznych losach rdzennej ludności. Na ekranie dwoje ludzi pochodzących z narodu Tlingit: dyrektorka Sealaska Heritage Institute i językowniczka z Harvardu, głosem nad podziw łagodnym i spokojnym mówili o barbarzyństwie najeźdźców i cierpieniach rodzimej ludności. Także o nadziei na odrodzenie kultury i naprawianiu krzywd.

Ale nawet te cudowne prezentacje oddałabym za prawdziwe pływanie, urok bliskiego kontaktu z wodą, jego magią i tajemnicą.

Dziesięcioletnie żeglowanie to niewielkie doświadczenie, ale bardzo znaczące, bo nigdy wcześniej nie odczuwałam tak namacalnie obcowania z czymś, czego ogrom i siła na zmianę przeraża i uspokaja.

Pamiętam kwietniową noc na Bałtyku. Łał deszcz, w skali Beauforta 7, a pod nami krótka, głęboka fala. Unieruchomiona szelkami, patrzyłam zafascynowana, jak skupiony i spokojny skipper (Bogdanie, to o tobie) wprowadzał na nią łódkę. Jak znajdował kąt jej najmniejszego oporu fali.

To był piękny obraz. Lęk nie uruchomił wyobraźni, bo górowały nad nim fascynacja i zaufanie. Patrzyłam zauroczona, jak walkę z żywiołem wygrywa profesjonalizm i panowanie nad emocjami.

Pamiętam też wschód słońca na pełnym morzu – piękno, z którym nic się nie równa.

Wolno rozświetlany horyzont, nabierające barw niebo, zmieniający się kolor wody. I jeszcze cisza. Cisza szumu morza, delikatnych podmuchów wiatru i uśpionej łódki. A wszystko to zawarte w bezkresnej przestrzeni. ■

Będę do niej wracała.
Oczy szeroko otwarte:
białe szczyty,
puszyste otoki chmur,
linie wodospadów,
tonące w zatoce jezory lodu,
Alaska
oswajana kilwaterem,
łagodnym wiatrem,
gwarem rozmów.
Szeroko zamykam oczy,
wraca
Alaska Londona i Curwooda.

ECSTAR

GENUINE OIL & CHEMICAL

ECSTAR

o nazwa globalnej marki SUZUKI

Genuine Oil & Chemicals.

WYDAJNA FORMUŁA

Wszystkie oleje z serii Suzuki Approved Genuine Engine zostały poddane rygorystycznym testom i procesom certyfikacji przez inżynierów Suzuki. Możesz mieć pewność, że pomogą one utrzymać Twój silnik zaburtowy Suzuki w doskonałym stanie, zapewniając jego maksymalną wydajność i niezawodność przez cały okres eksploatacji.

Wskazówki w zakresie wymiany oleju

(oleju do silnika i przekładni)

Odstęp czasowy	1 raz	20 godzin w miesiącu*
	Od 2 razu	Po 100 godzinach lub roku*

*W zależności od tego, co nastąpi pierwsze.

Powyższe instrukcje mogą różnić się w zależności od modelu jednostki zaburtowej, warunków jej użytkowania, regionu itp. Więcej informacji możesz uzyskać w instrukcji użytkowania, dołączonej do silnika, lub od autoryzowanego dealera Suzuki.

Wszystkie produkty ECSTAR dla SILNIKÓW ZABURTOWYCH

MINERALNY OLEJ
SILNIKOWY V5000

OLEJ DO PRZEKŁADNI
SAE90

SMAR
WODOODPORNY

PÓLSYNTETYCZNY
OLEJ SILNIKOWY V7000



Dostępność produktów może różnić się w zależności od kraju. Skontaktuj się ze swoim lokalnym dealerem Suzuki.



KORDYLIERA DARWIN

2 POLAKÓW, 4 ARGENTYŃCZYKÓW I PIES NA 12-METROWYM
JACHCIE „PIC LA LUNE”



Ewa i Wojtek
Madejowie
VoyAhoy

Wciąż są jeszcze na Ziemi dzikie miejsca, do których można dostać się jedynie od strony wody. Zapewne większość z was pomyśli o amazońskiej dżungli. My jednak chcemy zabrać was w zupełnie inne miejsce. I choć o Patagonii i Ziemi Ognistej słyszało wielu żeglarzy, to większość kojarzy ten region jako przystanek w drodze do opłynięcia sławnego Przylądka Horn lub na Antarktydę. Okazuje się, że zostając w Kanale Beagle, można odkryć zupełnie inny świat — świat, który na każdym robi ogromne wrażenie.



Lodowiec Ventisquero

Kordyliera Darwin to znajdujące się na terytorium Chile największe pasmo górskie na kontynencie południowo-amerykańskim. Jest częścią najdłuższego pasma Andów. Ogromny, wręcz bezkresny obszar o surowym krajobrazie, na który składają się postrzępione góry sięgające wysokość ponad 2000 m n.p.m., lodowce schodzące ze szczytów wprost do morza oraz niezliczona ilość jezior z krystalicznie czystą wodą i wodospadów.

Żeby móc zobaczyć Kordylierę Darwin, zdecydowaliśmy się na przyjacielski rejs. Dla nas był on pięknym zakończeniem długiego sezonu antarktycznego 2023/24. Zamiast wracać do domu wraz z końcówką okresu turystycznego (który w tej części świata w zależności od pogody trwa od listopada do końca marca), daliśmy się „porwać” w nieznaną piękną krainę, w której zakończyliśmy się oboje. I tak żegnając południowe lato, witaliśmy piękną, choć deszczową jesień na pokładzie s/y „Pic La Lune” z przyjaciółmi z Argentyny.

Nasz 16-dniowy rejs rozpoczęliśmy 30 marca. Dokładniej mówiąc, był to dzień oddania cum z portu w Ushuaia. Równie dobrze można by uznać, że początek nastąpił w momencie pierwszych przygotowań jednostki. Idea rejsu do Kordyliery Darwin zrodziła się jednak rok wcześniej, podczas przeprowadzenia jachtu Selma Expeditions z Uschaia w Argentynie do Piriápolis w Urugwaju, przez Wojtkę wraz z pięćoosobową argentyńską załogą. Jednym z załogantów był Diego – kapitan „Pic La Lune”, nasz przyjaciel. Trudno powiedzieć, kiedy i od czego zaczęła się ta nasza piękna przygoda.

Przygotowania do rejsu w rejon, w którym inne jednostki można spotkać jedynie sporadycznie, gdzie nie ma żadnych portów, a tym bardziej sklepów, trwają zazwyczaj kilka dni. Trzeba się przygotować na wszystkie możliwe scenariusze, różnego typu awarie, jakbyśmy byli sami w prawdziwej dżicy. W tym czasie należy dokładnie sprawdzić jacht, zwracając szczególną uwagę na silnik, generator prądu, wszystkie instalacje i urządzenia oraz



Ewa i Wojtek z lodowcem Pia w tle



Cała załoga

zrobić przegląd żagli i olinowania. Kiedy płynie się na kilka lub kilkanaście dni bez możliwości zaopatrzenia jednostki, zakupy również są niemałym wyzwaniem: zajmują sporo czasu oraz wymagają doświadczenia. Ostatnim etapem jest tankowanie paliwa i słodkiej wody. Wisienką na torcie jest swoisty tetris – wszystkie przedmioty na jachcie muszą mieć swoje miejsce i zostać odpowiednio zabezpieczone tak, by nie zmieniały swojego położenia podczas przechyłów na falach. Jest to tym trudniejsze, że najpotrzebniejsze rzeczy powinny być pod ręką i tu mogą pojawić się konflikty w zależności od tego, co dla kogo jest najpotrzebniejsze. Dodatkową trudność powoduje to, że na tak małej przestrzeni wszystko jest albo niezbędne, albo bardzo potrzebne.

Płyniemy w sześć osób z pasem na stosunkowo niewielkim, bo 12-metrowym jachcie. Oprócz jedzenia, wody słodkiej

i paliwa zabieramy jeszcze zapas oleju silnikowego, drugi generator prądu, niezliczone ilości narzędzi i części tak, by móc samodzielnie naprawić większość rzeczy oraz ponton z silnikiem i dwa kajaki (na szczęście dmuchane). Logistyka w takich warunkach przyjmuje tutaj zupełnie inny wymiar. Zakłęcie zmniejszająco-zwiększające z *Harry'ego Pottera* byłoby spełnieniem marzeń :) . Wreszcie po kilku dniach wypełnionych pracami serwisowymi, „wyprawami” do sklepów oraz nieustannym przekładaniem rzeczy na jachcie jesteśmy gotowi. Oddajemy cumy w Ushuaia w Argentynie i zamiast bezpośrednio kierować się ku nowej przygodzie, wyruszamy do znanego nam już Puerto Williams w Chile. Musimy tam przejść stosowne procedury i uzyskać niezbędne pozwolenia. W takich chwilach szczególnie doceniamy możliwość swobodnego przemieszczania się na terenie strefy



Droga do lodowca Garibaldi



Kanał Beagla

Schengen. Na szczęście pogoda sprzyja i choć mamy początki jesieni, dzień jest prawdziwie „wakacyjny” – świecące słońce na błękitnym niebie i delikatny wiaterek. Jest na tyle ciepło, że płyniemy bez sztormiaków. Dystans dzielący Ushuaia i Puerto Williams wynosi 25 mil morskich. Ta odległość – choć wydaje się niewielka – wystarczy, by wraz ze zmianą kraju zmienić strefę klimatyczną – stopniowo nadchodzą chmury, ochładza się i zaczyna mocno wiać. Na szczęście kierunek wiatru jest dla nas pomyślny, płyniemy z wiatrem, a przy jachcie bawią się delfiny. Po pięciu godzinach cumujemy w Chile, gdzie załatwiamy wszelkie formalności: robimy wymagane odprawy i uzyskujemy pozwolenie na wpłynięcie do Parku Narodowego i Kordyliery Darwin oraz pieczętkę w paszporcie – kolejną w tym sezonie. Wyruszamy nocą, by już rano móc żeglować pośród gór.

Patagonia to „kraina deszczu i wiatru”; region, w którym trudno trafić na tzw. dobrą pogodę. Nas podczas tego rejsu słońce również nie rozpieszczało. Dwie trzecie czasu upłynęło nam przy opadach deszczu lub śniegu. Wiele osób zniechęca się przy takich warunkach, chce wracać, bo nie ma żadnej przyjemności z „odkrywania świata” w przemoczonym ubraniu. Nam również zdarzały się chwile słabości, pojawiały się tęskne myśli o ciepłym kocyku, gorącej herbatce i książce. Jednak wystarczy zmienić swoje nastawienie, by dostrzec, że ten „mokry i wietrzny” świat wokół nas również ma w sobie wiele piękna. Codziennie stajemy na kotwicy w innej zatoczce. Nazwę nie każdej z nich znajdujemy na mapach, więc zaczynamy je nazywać sami. Czujemy się niemalże jak prawdziwi odkrywcy. I tak spędzamy noc w „zatoce meduzy”, bo nigdy wcześniej nikt z załogi nie widział

tylu tych zwierząt w jednym miejscu. Innym razem eksplorujemy „zatokę delfinów”. Przepluwając pomiędzy malowniczymi zatokami, codziennie spotykamy wieloryby, lwy morskie oraz delfiny. Mieliliśmy szczęście spotykać również wydry, pingwiny oraz niezliczone ilości ptaków. Niemalże przez cały czas jakaś para oczu obserwowała nasze poczynania. To my, ludzie, byliśmy gośćmi w świecie zwierząt.

Po tygodniach, w których nasza aktywność fizyczna była mocno ograniczona ze względu na charakter pracy, jaką

Zatoka Coloane





Jacht w zatoce Coloane

wykonujemy, chcieliśmy niejako nadrobić zaległości. Niezależnie od pogody wędrowaliśmy po górach. Nie ma tu szlaków znanych nam dobrze z Polski. Nie ma nawet „wydeptanych” ścieżek. Dzikość nabiera tu innego znaczenia. Z jachtu stojącego na kotwicy na brzeg dostajemy się pontonem. Płynąc wzdłuż brzegu, szukamy miejsca, gdzie można zejść na ląd, co wcale nie jest takie proste. Wzdłuż linii wody rosną gęste zarośla. Ominięcie drzew i krzewów w Patagonii nie jest łatwe. Przez warunki, w jakich rosną, są niskie i pochyłe. Wyglądają trochę jak dym, który ścieli się zaraz nad ziemią przy podmuchu wiatru. Większość gałęzi znajduje się na wysokości kolan, wyższe drzewa blokują przejście w pasie. Nasiąknięta wodą gleba zachowuje się jak gąbka. Łatwo wpaść w błotną „dziurę” do połowy uda. Trzeba też uważać, żeby się nie poślizgnąć. Przyroda jakby broniła dostępu do gór. Jednak z każdym dniem uczymy się terenu i coraz pewniej stawiamy kroki. Przedzieranie się przez trudny teren wychodzi nam sprawniej. Po wyjściu na otwartą przestrzeń można iść, dokąd oczy poniosą. Ogrom przestrzeni wokół sprawia wrażenie, że nic nas nie ogranicza – no może kondycja. Nasze ubrania też nie pomagają – piesze wędrowki

odbywamy w „żeglarskim” stroju. Sztormiak: kurtka plus spodnie, a zwłaszcza gumowce utrudniają wędrowkę. Jednak widoki nagradzają trud.

Przy lepszych warunkach pogodowych pompujemy kajaki. Daje nam to możliwość bycia jeszcze bliżej natury. Pływamy wśród uchatk, delfinów, a czasem i pingwinów. Otaczająca przyroda jest wspaniała. Jednak największe wrażenie robią na nas lodowce. Zaczynają się wysoko w górach i schodzą do kanałów. Ich barwa jest tak niebieska, że jesteśmy pod ogromnym wrażeniem, mimo że dopiero co wróciliśmy z kolejnego sezonu spędzonego na Antarktydzie. Myśleliśmy, że do widoku lodu w różnych kolorach i kształtach jesteśmy już przyzwyczajeni. Jednak ten nieprawdopodobny kontrast pomiędzy błękitem

ŁATWO WPAŚĆ W BŁOTNĄ
„DZIURĘ” DO POŁOWY UDA.
TRZEBA TEŻ UWAŻAĆ, ŻEBY
SIĘ NIE POŚLIZGNAĆ



Widok na zatokę Coloane



Męska część załogi

lodu a roślinnością zmieniającą w tym okresie kolor z zielonego na czerwony nieustannie wywołuje w nas zachwyt. Imponująca jest też liczba wodospadów. Jedna z zatok nosi nazwę Mil Cascadas – zatoka tysiąca wodospadów. Płynąc nią, co kilka metrów widzimy kolejny. Rozpoczynają się u szczytu gór i często kończą się na poziomie morza. W wodospadach zaopatrujemy się w świeżą wodę.

O przyrodzie możemy opowiadać godzinami. Jej poznawanie zajmuje nam sporo czasu. Jednak poza nim jest jeszcze „zwykłe” życie na jachcie. Tym razem – mimo doświadczenia – ze względu na rozmiar jachtu jest trochę trudniej. Przez ostatnie sześć sezonów pływamy na jednostkach o długości od 18 do 24 m. „Pic La Luna” ma zaledwie 12 m długości. Tyle mniej więcej ma większość jachtów spotykanych w tej chwili na Mazurach. Osoby powyżej 165 cm wzrostu w wielu miejscach nie mogą stać wyprostowane. Przejście od zejściówki do kajuty dziobowej mieści tylko jedną osobę. Dwie szczupłe osoby nie mogą się minąć. Do toalety wchodziliśmy tyłem. Jest tak mała, że obrócenie się w niej jest praktycznie niemożliwe. W tak małej przestrzeni prowadzimy normalne życie. Jest sześć osób i pies. Rozmawiamy głównie po hiszpańsku, wspomagając się angielskim. Przygotowujemy posiłki, pieczemy ciasta i chleb, spędzamy czas na rozmowach, a także bawimy się z psem. Ze względu na ograniczoną pojemność zbiorników wody uzupełniamy zapasy deszczówką (w tym akurat aspekcie pogoda nam sprzyjała). Dodatkowo wspomagamy się wspomnianą wodą z wodospadów. I tak do kąpieli wozimy wodę w kanistrach 20-litrowych. Mamy dwa na słodką wodę, więc zajmuje to dużo czasu, ponieważ trzeba



Lwy morskie



Lodowiec Kalv

wykonać sporo kursów na trasie jacht-wodospad. Ze względu na czas, jakiego wymaga ta czynność, prysznic bierzemy co pięć dni, i to tylko w trakcie dłuższego płynięcia na silniku lub bezpośrednio po nim. Woda ogrzewa się podczas pracy silnika.

Przez 16 dni rejsu mieliśmy zmienne warunki pogodowe, doświadczyliśmy wszystkich czterech pór roku. Do parku narodowego wpływalimy w okresie, w którym roślinność miała kolor zielony, a w drodze powrotnej mogliśmy podziwiać te same krajobrazy okraszone czerwienią w pasie leśnym z białymi od śniegu szczytami gór.

Przed powrotem do Argentyny odwiedzamy ponownie Puerto Williams, by biurokracji stało się zadość. Dostajemy też kolejną pieczętkę w paszporcie i 15 kwietnia wpływamy do Ushuaia. Rejs teoretycznie dobiegł końca. Jednak nie schodzimy z pokładu wraz z momentem rzucenia cum. Pomagamy w posprzątaniu jednostki oraz jej przeglądzie po rejsie i przygotowaniu jej

do zimowania. Dwa dni po wejściu do portu wsiadamy do samolotu. Tak kończy się nasza wspaniała przygoda. Kolejny raz wracamy do domu zaurczeni potęgą natury.

Dziękujemy Diego, kapitanowi „Pic La Lune”, i załodze za wspaniały czas oraz za zabranie nas w podróż do krainy baśni. ■

Jacht: „Pic La Lune”
kapitan: Diego Quiroga,
załoga: Candela Rodriguez,
Gonzalo Granero, Maria
Babhekian, Ewa i Wojtek
Madejowie
Pies: Driza

Meduza



fot. załogi

Kajak w kanale Beagla



JULIA DAMASIEWICZ DLA „JACHTINGU”: PO CICHU MYŚLĘ O LOS ANGELES



Julia Damasiewicz w rozmowie z naszym magazynem podsumowuje swój olimpijski start we Francji, zdradza, gdzie idzie na studia, i przyznaje, że nie potrafi za długo leżeć na kanapie.



Maciej Mikołajczyk

Maciej Mikołajczyk, redaktor „Jachtingu”: Wiem, że na początku były konie i snowboard. Dlaczego to kitesurfing skradł pani serce?

Julia Damasiewicz: Kite ma w sobie coś, co mnie oczarowało, a więc prędkość, wodę, wiatr we włosach. Myślę, że zakochałam się w adrenalinie, którą mi dostarczał. To było coś niepowtarzalnego.

Czy można powiedzieć, że jest pani trochę uzależniona od adrenaliny?

Myślę, że jak najbardziej. Nie umiem za długo usiedzieć na miejscu. Nawet, gdy postanawiam mieć wakacje, to po dniu odpoczynku już rwie mnie do aktywności.

Wiatr i woda to żywioły. Czy pani bliscy nie boją się o panią?



Rodzice bardzo wspierają mnie w mojej pasji. Wszyscy jesteśmy świadomi ryzyka, bo kitesurfing to jednak sport ekstremalny. Moje doświadczenie w tej dyscyplinie trochę nas uspokaja. Poradziłam sobie dotychczas na wodzie z każdą niebezpieczną sytuacją, która mnie spotkała.

Ma pani 19 lat. Planuje pani iść na studia?

W tym roku zaczęłam studia na Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. Stwierdziłam, że będzie to dla mnie odpowiednia droga, biorąc pod uwagę moje zamiłowanie do uprawiania sportu.

Mistrzostwo Europy z 2020 roku to był przełomowy moment w pani karierze?

Mistrzostwo Europy w tak młodym wieku pokazało mi, że stać mnie na naprawdę wiele i że mój poziom pozwala na ściganie się w ścisłej światowej czołówce. Dodało mi to dużo pewności siebie i nadzieję na przyszłe sukcesy.

Jak wspomina pani regaty w Hyères? Były one ostatnią szansą na olimpijską przepustkę. Czy czuła pani z tego powodu dodatkową presję?

Last Chance Regatta trochę mnie z początku przerażała, bo w końcu to one miały zdecydować, czy Polska będzie na igrzyskach. Uspokoiłam się po pierwszym wyścigu, kiedy zdałam sobie sprawę, że ścigam się ze ścisłą czołówką.

Kiedy poinformowano panią, że ma pani bilet do Paryża?

Dowiedziałam się, że będę reprezentować nasz kraj pod koniec maja. Czekałam na kwalifikację imienną z niecierpliwością. Warto wspomnieć, że kite dostał w Polsce kwalifikację jako jedna z ostatnich klas. Osobę, która pojedzie na igrzyska, wybierała komisja, bazując na dużej ilości danych, dlatego wszystko trwało dość długo.

Swoją olimpijską start miała pani na wybrzeżach Marsylii. Czy spodziewała się pani na tym akwenie tak dużych problemów z brakiem wiatru?

Marsylia jest bardzo trudnym i zmiennym akwenem. Byłam tam już wielokrotnie i czułam, że warunki na igrzyskach nie będą należały do łatwych.

Jak wspomina pani swój półfinałowy wyścig? Wystartowała pani doskonale, a co działo się potem?

Jestem bardzo dumna z mojego startu, bo wymagał ode mnie dużo odwagi. Startując na pewnym halsie, nie miałam pierwszeństwa przed prawohalsowymi. Pierwsze okrążenie było bardzo dobre, lecz wciąż czułam, że szybsze, cięższe zawodniczki mnie doganiają. Ostatecznie nie udało mi się utrzymać prowadzenia.

Siódma lokata to rezultat, który przed igrzyskami brałyby pani w ciemno. Czy jednak czuje pani po swoim starcie mały niedosyt?



Wydaje mi się, że jestem spełniona. Siódme miejsce nie jest jakimś zwalającym z nóg osiągnięciem, ale ja wiem, że aby uzyskać ten wynik, musiałam włożyć w przygotowanie naprawdę bardzo dużo pracy. Dałam z siebie wszystko i jestem z siebie dumna.

Czy nie uważa pani, że olimpijski format zawodów w kitesurfingu był dla widzów trochę niezrozumiały?

Żeglarstwo jest bardzo trudne do wytłumaczenia widzom, ponieważ ma wiele zasad i przepisów, które niełatwo zrozumieć. Do tego wszystkiego kite był słabo umiedialniony na igrzyskach. Wielu moich przyjaciół chciało oglądać moje wyścigi, ale niestety live stream działał jedynie w dzień finałowy.

Niektórzy uważają, że igrzyska nie były dobrą reklamą dla żeglarstwa. Jakie jest pani zdanie na ten temat?

Sądzę, że gdyby żeglarstwo było lepiej umiedialnione, igrzyska byłyby dla niego znakomitą reklamą. Streamingi były jednak dość chaotyczne i nie miały komentara, przez co wyścigi były mało zrozumiałe dla kibiców.

Pani gmina Koźmin Wielkopolski zgotowała pani uroczyste przyjęcie i złożyła gratulacje. Spodziewała się pani tak radosnego powrotu do domu?

Wsparcie ze strony mojej gminy jest dla mnie naprawdę niesamowite. Wiele praktycznie obcych ludzi bardzo zaangażowało się w promocję mojego startu na igrzyskach, co jest przemilnym gestem, za który jestem niezmiernie wdzięczna.

Myśli już pani nieśmiało o projekcie Los Angeles 2028 czy jest na to zdecydowanie za wcześnie?

Na razie skupiam się na odpoczynku. Był to długi sezon, przepełniony ciężką pracą. Po cichu myślę jednak o Los Angeles i o powtórzeniu swojej olimpijskiej przygody.

Czego życzyć Julii Damasiewicz na koniec naszego wywiadu?

Teraz najlepiej życzyć mi udanego odpoczynku i powodzenia w dalszych zmaganiach na wodzie. ■



Fot. arch. prywat. Julii Damasiewicz

KACPER ZIEMIŃSKI DLA „JACHTINGU”: ZAMIENIŁEM ŻEGLARSTWO NA TRIATHLON

Kacper Ziemiński to trzykrotny uczestnik igrzysk olimpijskich. W swoim sportowym CV ma m.in. wiele tytułów mistrza Polski i medale z prestiżowych regat, w tym brąz z Pucharu Świata w Chinach. Nasz czołowy żeglarz, a obecnie szczęśliwy tata prowadzący firmę meblarską i amatorsko uprawiający triathlon jest gościem Macieja Mikołajczyka w tym numerze „Jachtingu”. Zapraszamy do lektury.



Maciej Mikołajczyk

Maciej Mikołajczyk, redaktor „Jachtingu”: Jest pan trzykrotnym olimpijczykiem z Pekinu, Londynu i Rio. Żałuje pan trochę, że nie było pana we Francji?

Kacper Ziemiński: Zwykle igrzysk nie oglądałem, ponieważ sam w nich uczestniczyłem i szczerze mówiąc, nawet nie interesowałem się za bardzo tym, co działo się w innych konkurencjach, ponieważ byłem mocno skupiony na moim zadaniu, które chciałem wykonać jak najlepiej. Na punkcie igrzysk w Paryżu trochę mi odbiło i były momenty, kiedy miałem włączone nawet cztery ekrany różnych konkurencji na raz. Nie mogłem się powstrzymać i bałem się, że jakieś piękne wydarzenie sportowe mnie ominie. Miałem też wrażenie, że w czasach, gdy ja się ścigałem, to wydarzenie sportowe nie było aż tak mocno promowane i pokazywane medialnie, jak to było na ostatnich igrzyskach. W pewnym sensie czułem lekki żal, że mnie tam nie ma. Wiadomo, czasy mediów społecznościowych bardzo pomagają w zasięgach i promocji sportu i trochę żałuję, że ta medialność nie była taka za moich czasów. Nie zmienia to faktu, że start na IO dawał mi niezapomniane wrażenia i doświadczenie.





Co sądzi pan o nietypowej formule otwarcia tegorocznych igrzysk?

Wyglądało to bardzo ładnie i nietuzinkowo od strony widza, ponieważ dotychczas zawsze sportowcy gromadzili się na stadionie i każde otwarcie wyglądało tak samo. Podejrzewam, że dla zawodników mogło to być trochę męczące ze względu na padający deszcz, lecz twarze sportowców podczas prezentacji były bardzo uśmiechnięte, więc myślę, że atmosfera rekompensowała warunki. Uważam, że raz na jakiś czas warto odejść od stereotypów.

A jak oglądało się panu regaty w Paryżu? Niektórzy uważają, że te igrzyska nie były dobrą reklamą dla żeglarstwa...

Myślę, że wielkim problemem były warunki atmosferyczne, czyli wiatr, na który zawodnicy musieli wiele godzin czekać. Ja również czekałem na jakiegokolwiek starty i wiadomo, nie można wiecznie siedzieć przed telewizorem i patrzeć, czy za chwilę jakaś klasa zejdzie na wodę, i przez to wiele mnie ominęło. Uważam, że inne konkurencje mają tutaj dużą przewagę, ponieważ

ustalony wcześniej grafik startów był bardzo przewidywalny i można było sobie zaplanować widowisko do oglądania. Na pewno wiele kompetentnych osób stara się pokazać żeglarstwo z jak najlepszej strony, aby był to sport bardziej medialny, co nie jest łatwą sprawą. Fajnym krokiem w tym roku było zaproszenie wielu fantastycznych byłych i obecnych żeglarzy, którzy komentowali poszczególne starty. Szkoda tylko, że czasem nie pokazywali tych transmisji na żywo, tylko były puszczane komentarze „do szafy”. Żeglarstwo jest bardzo trudną konkurencją do pokazania, dla mnie klasy jak IQFoil lub Kite były podczas transmisji trochę trudne w odbiorze, ponieważ sam czasem nie rozumiałem, na jakim boku trasy aktualnie zawodnicy się znajdują. Ponadto te klasy rozwijają bardzo wysokie prędkości i stawka się tak mocno rozjeżdżała, że już sam nie wiedziałem, kto płynie pierwszy, a kto ostatni. W przypadku klasy Laser, obecnie nazywaną ILCA 7, było to doskonale widoczne, ponieważ jest ona najbardziej wyrównaną stawką na świecie, po prostu widać całą flotę płynącą razem. To mi się najlepiej oglądało, nie dlatego, że sam w tej klasie startowałem,



tylko że przejrzystość tego wyścigu była według mnie najlepsza. Dodam jeszcze, że wyścigi finałowe klasy 49er oraz ILCA 7 były wielokrotnie przerywane, co dla laika przed telewizorem na pewno było niezrozumiałe. Ale takie już są warunki atmosferyczne, nie mamy na to wpływu.

Rzeczywiście organizatorzy na akwenie w Marsylii mieli poważne kłopoty z brakiem wiatru. Kiedyś takie warunki zdarzały się raczej rzadko. Czy pamięta pan podobne sytuacje?

Tak, wiele razy czekaliśmy kilka godzin na brzegu, aż pojawi się wiatr – było tak m.in. na igrzyskach w Pekinie w 2008 roku. Były to najsłabsze wiatrowo regaty, jakie pamiętam. Takich sytuacji było niewiele, bo zwykle na zawodach pojawiały się jakiegokolwiek warunki do ścigania. Akwen w Marsylii zapamiętałem jako „silnowiatrowy”, będąc tam kiedyś na treningach, i myślałem, że nie będzie na nim takich problemów.

Wiem, że zamienił pan żeglarstwo na triathlon. Jak radzi pan sobie w tej drugiej dyscyplinie sportu?

Trudno nazwać to zamianą, ponieważ gdy skończyłem żeglarstwo, to przez dwa lata za dużo pod względem sportowym nie robiłem, poza kilkoma startami w maratonach MTB, co było po prostu moim hobby, nawet w czasie uprawiania żeglarstwa. Szukałem czegoś, co mogłoby sprostać moim oczekiwaniom pod względem rywalizacji i wielkich imprez sportowych. Pojawił się triathlon, gdzie praktycznie przez cały dystans zawodów kibice są wszędzie, co bardzo mi się podoba. Jeżeli chodzi o osiągnięcia, robię to wszystko amatorsko, trenuję pięć albo sześć razy w tygodniu, co daje łącznie od sześciu do siedmiu godzin samego treningu. Na więcej po prostu nie mam czasu, ponieważ chodzę do pracy oraz mam fantastyczną rodzinę, z którą uwielbiam spędzać czas. Moje osiągnięcia można podzielić na dwie kategorie, jak czas osiągnięty na danym dystansie lub poszczególne podia w mojej kategorii wiekowej. Na dobrze domierzonej trasie na dystansie ¼ Ironmana mój najlepszy wynik to 2 godz. 6 min, zaś na dystansie ½ IM, to czas 4 godz. 24 min. Wielokrotnie stawałem na podium zawodów w kategorii AG.

Prowadzi pan biznes meblarski. To taka rodzinna tradycja i odskocznia od sportu?

Z jednej strony jest to biznes rodzinny, który zaczął mój dziadek. Potem działał w nim tata, a teraz kontynuuję go ja razem z bratem Mateuszem. Mamy osobne firmy wytwarzające podobny produkt, lecz każdy działa na własny rachunek. Lubię to robić. Mimo uprawiania sportu meble zawsze były głównym tematem naszych rozmów, już od dzieciństwa, do dzisiaj mi tak zostało.

W jednym z moich wywiadów powiedział pan, że sport traktuje pan jak tlen. A kim byłby Kacper Ziemiński, gdyby nie był sportowcem?



fot. arch. prywat. Kacper Ziemiński

Tak, potrzebuję sportu, aby funkcjonować. Sport plus rywalizacja, lubię czuć ten dreszczyk emocji, nawet sam się czasem łapię, kiedy coś robimy razem z moim 10-letnim synem, czy to jest gra w piłkę nożną, czy tenis stołowy, to mam w sobie coś takiego, że nie mogę mu dać forów i robię wszystko, żeby wygrać. Szczerze mówiąc, nie wiem, kim bym był, jakby sportu nie było w moim życiu, ponieważ uprawiam go od szóstego roku życia – czy to jest najwyższy poziom światowy zawodowstwa, czy hobbystycznie triathlon. Jedno i drugie zawsze starałem się wykonywać najlepiej, jak potrafię.

Żeglarstwo olimpijskie przechodzi potężną rewolucję. Czy pana ukochana klasa ILCA 7, a wcześniej Laser jest zagrożona?

Myszę, że żeglarstwo potrzebuje klas takich jak ILCA 7, gdzie fach żeglarstwa, taktyki oraz nakład ogromnego przygotowania motorycznego muszą być bardzo wysokie, a żeglarstwo również trzeba urozmaicać klasami pływającymi na hydrofoilu. W tym momencie są to IQFoil, Nacra oraz Kite, ale myślę, że w przyszłości powstanie jeszcze coś kadłubowego, co lata nad wodą. Technologia idzie tak szybko do przodu, że to tylko kwestia czasu. Tak jak wspominałem wcześniej, federacje szukają rozwiązania, aby ten sport był bardziej medialny i spektakularny.

Czy nie jest trochę tak, że w żeglarstwie władze postawili nacisk na prędkość, a zapomnieli o klasach, w których ważna jest też taktyka i „szachy na wodzie”?

Myszę, że władze próbują znaleźć jakiś balans pomiędzy prędkością i lataniem nad wodą a klasami, które mają dużo więcej wspólnego z żeglarstwem niż te pierwsze. Żeglarstwo ma bogatą tradycję, dlatego pewne aspekty nie powinny zostać utracone z biegiem czasu. Większość żeglarzy uczy się na klasach, na których taktyka i szachy to 100% sukcesu na wodzie. Tutaj uważam tradycyjne żeglarstwo za niezagrożone.

Czy żeglujecie pan czasem hobbystycznie na wodzie, czy jednak w tym momencie w pana sercu jest wyłącznie triathlon?

Dosłownie chwilę temu wróciłem z żoną z wesela kolegi Chorwata, z którym w przeszłości trenowaliśmy i który występował w tym roku na IO w Paryżu. Spotkałem tam wielu przyjaciół poznanych przez te wszystkie lata treningów. Jeden z byłych zawodników, dwukrotny srebrny medalista olimpijski Toni Stipanovi, który zakończył karierę przed Paryżem, zadał mi to samo pytanie i odpowiedziałem krótko: NIE, nie żegluję. Żeglarstwo jest sportem, który pochłania bardzo dużo czasu na same przygotowania, aby można było zejść na wodę. Z kolei w triathlonie jest to znacznie prostsze i szybsze, dodatkowo jest to sport bardziej medialny i bardziej popularny, dlatego w tym momencie wygrywa u mnie triathlon. ■

5. MIEJSCE MICHAŁA POLAKA W MISTRZOSTWACH ŚWIATA U23 OLIMPIJSKIEJ KLASY IQFOIL ORAZ DWA MEDALE POLAKÓW W PUCHARZE ŚWIATA WINGFOIL!

Wingfoil to odłam żeglarstwa, jak kitesurfing czy windsurfing. Jest nową, dosłownie kilkuletnią dyscypliną. To sport ekstremalny, widowiskowy, podczas którego prędkości dochodzą do 50 km na godzinę, a zawodnicy lewitują prawie metr nad wodą.

Wingfoil zdobywa coraz więcej kibiców i fanów, którzy chcą go uprawiać. W Polsce również staje się coraz bardziej popularny. Podczas odbywających się w sierpniu regat Kite Wing Cup wystartowało ponad 50 zawodników i zawodniczek. W dniach 7–8 września mieliśmy możliwość po raz kolejny oglądać tę widowiskową rywalizację podczas Pucharu PZZ Wing Race w Pucku.

W sierpniu piękna historia została zapisana na kartach rozwijającej się prężnie na świecie i w Polsce klasy WingFoil. Podczas Pucharu Świata WingFoil Racing w Chinach biało-czerwoni zdobyli dwa medale: srebro Kamil Manowiecki (SKŻ Sopot) i brąz Karolina Kluszczyńska. Na starcie stanęło 78 zawodników i 31 zawodniczek.

Regaty w Chinach z pewnością były przełomowym wydarzeniem dla Kamila Manowieckiego – jest to najlepszy wynik Polaka od czasu startu w WingFoil Racing World Cup Sardinia w październiku ubiegłego roku.

– Jestem naprawdę szczęśliwy, że robię postępy, ponieważ ciężko pracowałem i trenowałem z moim kolegą z drużyny Ozone, Mathisem – powiedział Kamil.

Manowiecki ma za sobą olimpijskie starty na windsurfingu iQFOiL, jednak widać, że na „wingu” czuje się jak ryba w wodzie w każdych warunkach wiatrowych.

– Chciałbym, aby wingfoiling uzyskał status olimpijski i wierzę, że jesteśmy gotowi, pod warunkiem że zaczniemy się ścigać w słabszych warunkach wiatrowych. Wystarczy spojrzeć na Balza Muellera, który pokazał w Szwajcarii, że przy wietrze o sile 5 węzłów można płynąć na foilu i jest doskonałym przykładem na to, że można pływać na foilach przy każdym wietrze. Myślę, że jeśli będziemy wystarczająco sprawni jako sportowcy, będziemy w stanie zrobić to samo. To, co kocham w tym sporcie, to fakt, że czasami można wygrać, będąc sprytnym i wybierając odpowiednie podmuchy i zmiany wiatru, a czasami wygrywa się, będąc sprawniejszym, czyli chodzi o połączenie inteligencji

z techniką i sprawnością fizyczną – komentuje Kamil Manowiecki.

Świetną formę pokazała również Karolina Kluszczyńska, która do samego końca o brąz walczyła z Greczynką Emilią Kostą. Polka wygrała jednym punktem. Warto zaznaczyć, że to już czwarty medal Karoliny podczas regat rozgrywanych w klasie Wingfoil. Karolina to była zawodniczka kadry narodowej windsurfingu i jest pierwszą Polką, która startuje w całym cyklu Pucharu Świata Wing i zdobywa medale. Kluszczyńska zadebiutowała w rozgrywkach w 2023 roku w Abu Dhabi i od razu zdobyła srebro. W grudniu reprezentowała Polskę w Brazylii, ponownie stając na podium tym razem z brązem na szyi. W maju w Turcji zdobyła srebro.

Bliżej nas, w szwajcarskiej Silvaplana w olimpijskiej klasie iQFOiL rywalizowało 47 zawodniczek i 101 zawodników w Mistrzostwach Świata U23, w tym liczna reprezentacja Polski.

Na piątym miejscu U23 mistrzostwa świata zakończył Michał Polak (GKŻ Gdańsk). To siódma pozycja w klasyfikacji open. W zmiennych warunkach alpejskiego jeziora rozegrano aż 17 wyścigów, ale niestety ostatniego dnia wiatr był na tyle niestabilny, że nie udało się przeprowadzić rozgrywki finałowej.

– Nie były to najprostsze regaty i dużo się działo przez ten tydzień. Wydaje mi się, że zająłem dobre miejsce, chociaż plan miałem na medal, ale niestety nie wyszło. Trzeciego dnia doznałem kontuzji barku, która doskwiera mi do teraz, przez to było mi trudniej. Mimo to dałem z siebie, co mogłem – podsumowuje swój start Michał i dodaje: – Szkoda, że ostatniego dnia nie odbyła się seria finałowa. Byłaby szansa, żeby jeszcze powalczyć, choć nie wiadomo, jak byłoby dalej z moim barkiem. Konkurencja na regatach była lepsza, niż się spodziewałem, był naprawdę dobry poziom, mimo że to były zawody U23.

Zwyciężyli Brytyjczycy: Andy Brown w klasyfikacji open i Finn Hawkins w U23. Na 14. miejscu open i 11. w U23 mistrzostwa zakończył Stanisław Trepczyński (SKŻ Sopot), a miejsce za nim uplasował się Dominik Lewiński (Gdański Klub Żeglarski).

W rywalizacji kobiet zwyciężyła Izraelka Tamar Steinberg.

Najlepsza z Polek Aleksandra Wasiewicz (SKŻ Sopot) ukończyła mistrzostwa świata na miejscu 16. w U23 i 19. w open. ■



Karolina i Kamil

WENECKA MAJÓWKA



kpt. Sławomir
Michałowski

Autorzy zdjęć: autor,
Piotr Sajdakowski, Julia Pytel,
Weronika Michałowska

Pomysł na tegoroczną majówkę jeszcze zimą rzuciła Weronika. Byliśmy już kilka razy w Chorwacji, to może teraz popłynąć z Chorwacji na drugą stronę Adriatyku, do Wenecji? Pomysł się spodobał. Teraz trzeba było tylko znaleźć jacht, który ma zgodę na żeglugę z Chorwacji do Włoch. Niezawodna agencja żeglarska, z której usług pośrednictwa czarterowego korzystamy już od prawie 10 lat, znalazła taki jacht w mieście Pula (Istria, Chorwacja).



NAZAJUTRZ ZAŁOGA
PRZECHODZI SZKOLENIE
Z ZAŁADANIA
SZELEK ORAZ KAMIZELEK
RATUNKOWYCH.
DOPASOWANE KAMIZELKI
KAŻDY OD TERAZ TRZYMA
W SVOJEJ KOI

Jacht ma pozwolenie na żeglugę do Włoch i zgodę na żeglugę nocną. Jedynym ograniczeniem jest nakaz żeglugi w odległości nie większej niż 12 Nm od brzegu. Ale to nie jest dla nas problemem, biorąc pod uwagę planowaną trasę rejsu. Tak więc czarterujemy z Puli jacht Dufour 430 Grand Large.

Wreszcie nadchodzi 26 kwietnia 2024 roku. Tradycyjnie w drogę do Chorwacji ruszamy w piątek około południa. Jedziemy na dwa samochody. Nocleg jak zwykle w połowie drogi, w Mikulovie,

przy granicy czesko-austriackiej. Do Puli jedziemy przez Lublanę i obok Triestu. Do mariny Veruda w Puli docieramy w sobotę około godziny 1700. Przejęcie jachtu przebiega sprawnie. W czasie gdy ja, Weronika i Jarek dokonujemy przejęcia jachtu, pozostałe osoby jadą do supermarketu po zakupy rejsowe. O godzinie 1900 jesteśmy już po przejęciu jachtu, z załadowanymi zakupami i rozlokowani w kabinach. Na dziobie śpi Julka, w szuflandii (czyli w kabinie z piętrowymi kojami) śpią Piotrek S. i Wojtek. Piotrek P.,

czyli nasz kuk, chce spać w mesie. W kabinach rufowych śpią We-ronika z Klaudią oraz tradycyjnie ja z Jarkiem. Tego dnia zjadamy jeszcze kolację i po niej robię odprawę bezpieczeństwa. Szkolenie praktyczne odkładamy na rano.

Nazajutrz załoga przechodzi szkolenie z zakładania szelek oraz kamizelek ratunkowych. Dopasowane kamizelki każdy od teraz trzyma w swojej koi. O 0900 wychodzimy z mariny. Naszym dzisiejszym celem jest Umag. Mamy do zrobienia ponad 40 mil, a praktycznie nie ma wiatru – jest słaba „jedynka” i do tego prosto w dziób. Tak więc cały czas idziemy na silniku. W pewnym momencie po prawej burcie pojawia się delfin. Kilka razy wynurza się, ale robi to tak szybko, że nie udaje nam się zrobić żadnego zdjęcia. Niestety popłynął dalej swoją drogą i do końca dnia nie spotkaliśmy ani jego, ani żadnego z jego kumpli. Po spokojnej żegludze przed 1700 wchodzimy do Umagu. Wejście do mariny ACI jest dobrze oznaczone i łatwe. Wcześniej dokładnie zapoznałem się z locją, więc mam wrażenie, jakbym już kiedyś był w tym porcie, mimo że znajduję się w nim pierwszy raz. Gdy wchodzimy do rozległego basenu mariny, w naszym kierunku podpływa na pontonie pani marine-ro. Wskazuje nam miejsce cumowania, a potem podaje muringi. Ponieważ cumujemy przy betonowej, stałej (niepływającej) kei,





pytam pani marinero o wskazówki, jak zacumować (jak długie cumy, jaka odległość od kei) ze względu na skok pływu. A poziom wody w Umagu zmienia się o 0,8–1 m. Pani marinero podpowiada optymalne rozwiązanie, które akceptuję (bo to ja jako skipper odpowiadam za jacht, a nie ona).

Po sklarowaniu jachtu czas na prysznic. Potem udajemy się do centrum Umagu. Idziemy nadbrzeżem zatoki, w której jest m.in. nasza marina, w kierunku starego miasta. Stare miasto jest małe. Centralne miejsce to plac z kościołem i wolno stojącą dzwonnica. Starówka ulokowana jest na cyplu i są jeszcze wokół niej resztki starych murów obronnych. Obchodzimy całe stare miasto, mijamy liczne knajpki nad brzegiem morza i o zachodzie słońca wracamy na jacht. Po kolacji gramy jeszcze chwilę w grę planszową, ale wszyscy są zmęczeni i niebawem kładziemy się spać. W nocy woda osiąga najniższy poziom, przez co trap po stronie jachtu musimy przenieść wyżej. To znaczy nie opierać go już o podłogę kokpitu, ale przenieść wyżej i oprzeć na ławce sternika na rufie. Dzięki temu nie ma bardzo stromego podejścia i można bezpiecznie wychodzić na ląd.

W poniedziałek pobudka jest wcześniej i o 0800 rano wychodzimy w morze. Dzisiaj czeka nas długi przelot do Wenecji. Piękne słońce, ale flauta, więc znowu idziemy na silniku. Po pewnym czasie zbliżamy się do systemu rozgraniczenia ruchu (TSS) prowadzącego do Triestu. Praktycznie nie ma ruchu, jedynie w oddali widzimy jeden statek cargo. Przechodzi nam daleko przed dziobem. Około 1000 przecinamy TSS i wplywamy na włoskie wody terytorialne. Pod prawym salingiem podnosimy więc banderkę włoską. Teraz w oddali za rufą przechodzi



nam prom idący do Triestu, ale oprócz tego nic się nie dzieje na morzu. Do Wenecji podążamy wzdłuż brzegu włoskiego, w odległości 9–10 Nm od niego. Widzimy na horyzoncie zarysy zarówno zaśnieżonych szczytów gór, jak i kolejnych mijanych w oddali miejscowości.

Po południu zbliżamy się do toru podejściowego do Wenecji. Na kotwiczowisku stoi kilka statków, ale oprócz nich nie ma żadnego ruchu. Wchodzimy na tor podejściowy i dalej w kanał portowy. Mijamy zapory przeciwwalowe (system Mojżesz) i po skręcie w lewo zauważamy już w oddali Wenecję. Na kanale jest spory ruch: małe statki wycieczkowe, tramwaje wodne, łódki. Wszystko pływa w swoją stronę, bez jakiegokolwiek ładu. My podążamy do mariny Santelena, będącej zaraz na początku głównej wyspy Wenecji, na której leży stare miasto. Na minimalnej prędkości wchodzimy do mariny. Naprzeciw nam na pontonie wypływa marinero. Ponieważ nie mieliśmy rezerwacji (okazało się, że mój wczorajszy mail w sprawie rezerwacji nie został odebrany, gdyż biuro mariny od wczoraj ma problem z dostępem do poczty), marinero każe nam się zatrzymać

i poczekać na wskazanie miejsca. Po przydzieleniu miejsca na biegu wstecznym podchodzę do miejsca cumowania i wchodzę między dalby. Cumujemy, marinero podłącza nam prąd (z problemami, bo początkowo nie chce mu w telefonie zadziałać aplikacja uruchamiająca prąd w słupku). Potem udaję się do biura z dokumentami jachtu i załogi. Pani w biurze mariny przyjęła nas „na stan”, ale od razu nie udało nam się zapłacić za postój, gdyż pani nie była w stanie przyjąć od nas pieniędzy, tłumacząc się, że jest obecnie „zarobiona”. Ale najważniejsze kwestie pobytowe udało się dopiąć i po prysznicu jesteśmy gotowi do wieczornego spaceru po Wenecji.

Do placu św. Marka idziemy wzdłuż głównego kanału wiodącego od morza. Trwa zachód słońca, więc widoki są piękne. Do pałacu Dożów i placu św. Marka docieramy już po zmroku. Ale to nawet lepiej, bo zabytki są pięknie oświetlone. Z zachwytem wręcz patrzymy na piękne i bogate budowle robiące niesamowite wrażenie. Widać, że Wenecja była kiedyś bardzo bogatym miastem, bankierem ówczesnego świata, że siedziała wręcz na pieniądzach. Jeżeli plac św. Marka robi dzisiaj takie





Passion made

BAVARIA C46

Premiera roku 2023, która ustanawia nowe standardy w zakresie wielkości mesy, doskonałych właściwości nautycznych i innowacyjnych rozwiązań. Klienci mogą wybierać spośród różnych układów w zakresie od 3 do 5 kabin, włączając w to układ 4-kabinowy z 4 toaletami lub 3-kabinowy z dodatkowym pomieszczeniem na schowek lub garderobę.



BAVARIA
YACHTS

Yachts & Yachting sp. z o.o.
E: Info@yachtsandyachting.pl
M: +48 601.897.779
ul. Piaskowa 3, 81-864 Sopot



wrażenie na turystach, to jak on musiał mocno oddziaływać kilkaset lat temu na przybyszy z innych rejonów ówczesnej Europy?

Po obejściu placu św. Marka zagłębiamy się w wąskie i kręte uliczki starego miasta. Dzisiaj kolację jemy na mieście. Na dzisiejszy wieczór w planie mamy pizzę. Znajdujemy fajną pizzerię ukrytą w labiryncie wąskich uliczek. Pizza jest dobra, do tego równie dobre czerwone wino własnej produkcji. Na jacht wracamy nieśpiesznie, błędząc wąskimi i krętymi uliczkami. Często uliczka jest ślepa i kończy się kanałem, a niekiedy nad kanałem jest przerzucony kamienny mostek. Mimo że jest późno, od czasu do czasu kanałem płynie motorówka albo gondola z pasażerami. Ponieważ zbliża się północ, wracamy już na jacht. Jutrzejszy dzień będzie w całości przeznaczony na zwiedzanie Wenecji.

UWAGI NAWIGACYJNO-PRAKTYCZNE DOTYCZĄCE WENECJI:

- Wejście do Wenecji jest dobrze oznakowane, ale boja bezpiecznej wody w zasadzie takiej boi nie przypomina ani kształtem, ani kolorem. Jeśli jednak pominie się ten fakt, to

wszystko jest OK. Wejście jest szerokie i nie przeszkadza nawet większy ruch innych jednostek. Trzeba tylko zwracać uwagę na łódki z wędkarzami, które stoją (już w kanale) na torze wodnym, przy jego krańcach. Bliżej samej Wenecji ruch mocno gęstnieje, pojawia się coraz więcej mniejszych jednostek. Trzeba zwracać uwagę na wszystko (mieć oczy dookoła głowy), nie robić żadnych gwałtownych ruchów, ale utrzymywać swój kurs i prędkość, bo na przykład tramwaj wodny potrafi iść na nas z dużą prędkością, by finalnie minąć nas 3 m za rufą. Zatem bardzo ważne jest, by zachowywać się w sposób w pełni przewidywalny dla innych jednostek.

- Wejście do mariny Santelena jest wąskie, ale łatwe. Sama marina nie jest ciasna. Cumuje się, wchodząc między dalby, nie ma muringów. Miejscowy marinero na pontonie w razie potrzeby może pontonem nadrzucić dziób jachtu. Nasz jacht Dufour 430 Grand Large ma szerokość kadłuba 4,3 m i wchodząc między dalby, mamy z każdej burty tylko po około 10 cm luzu. Ale z jedną płetwą sterową można bez problemu nadrzucić rufę, by dokładnie wpasować się w dalby. Warto mieć





15%
rabatu
przy pierwszych
zakupach



SKLEP INTERNETOWY
**DLA ŻEGLARZY
I MOTOROWODNIKÓW**

www.jachting.pl



przygotowane ze dwie butelki piwa, by podziękować mari-
nero za asystę przy cumowaniu. Drobnny gest, który buduje
dobrą atmosferę.

- Co do samej mariny, to cumuje się do pływających pomo-
stów, jest tam głęboko. Nie ma problemu z pływami. Planu-
jąc wejście lub wyjście z Wenecji, trzeba sprawdzić przewi-
dywaną wysokość pływu i upewnić się, że zapory systemu
Mojesz nie będą zamknięte, co przez kilka godzin uniemoż-
liwi wejście lub wyjście z Wenecji na pełne morze.
- Marina jest dobrze wyposażona. Pomosty są prawie nowe,
na kei łatwo dostępne słupki z prądem i wodą. Jedyne prob-
lem jest z sanitariatami. Oczywiście są, i to czyste, ale mamy
tylko trzy kabiny prysznicowe i dwie toalety, pisuarów brak
(piszę o części męskiej). W związku z tym rano tworzą się do
nich małe kolejki. Według pani z biura mariny szefostwo pra-
cuje już nad rozwiązaniem tego problemu i dąży do rozbudo-
wy bazy sanitarnej. Ale nie podała, kiedy to może nastąpić.

- W majówkę były w marinie wolne miejsca, ale niedużo. Dla-
tego też w wysokim sezonie warto dokonać rezerwacji miej-
sca z odpowiednim wyprzedzeniem.

Cały następny dzień (wtorek) spędzamy w Wenecji. Rano wsta-
jemy nieco później niż w poprzednie dni. Po porannej toalecie
śniadanie jemy w kokpicie i wychodzimy na miasto. Kierujemy
się do najbliższego przystanku tramwaju wodnego, kupuje-
my bilet dobowy (25 euro za osobę, podczas gdy bilet ważny
75 minut kosztuje 9,50 euro) i ruszamy tramwajem na przejażdż-
kę. Mijamy plac św. Marka i wpływamy w Grande Canale.

Na kanale panuje duży ruch: tramwaje, gondole, taksówki, ło-
dzie z zaopatrzeniem sklepów i lokali gastronomicznych. Spoty-
kamy także łódź kurierską DHL! Wszystko płynie w swoim kierun-
ku, mijając się o włos. Wzdłuż kanału stoją malownicze kamienice.
Niektóre z nich to hotele, a wejście do nich to pomost do zacu-
mowania motorówki dowożącej gości. Płynąc tramwajem, oglą-
damy widoki, które wcześniej znaleźmy z pocztówek i folderów.

Przepływamy pod mostem Rialto, który jest jednym z cha-
rakterystycznych obiektów w Wenecji. Wsiadamy na najbliż-
szym przystanku i pieszo zapuszczamy się w wąskie uliczki.
Przechodzimy przez most, również zatłoczony. Uliczki w We-
necji są wąskie i kręte. Łatwo się zagubić i iść w innym kierun-
ku, niż się zamierzało. Idąc uliczkami, co jakiś czas napotykamy
kanał. Kanały są przeważnie wąskie i kręte. Czasami płynie po
nich jedna lub kilka gondol. Nad kanałami przerzucone są ka-
mienne mostki. Tak więc spacer w takiej scenerii jest niesamo-
wity. Jedyna niedogodność to tłum turystów. Spacerując, za-
trzymujemy się w jednej z restauracyjek na obiad. Oczywiście
bierzemy risotto lub spaghetti.

NA KANALE PANUJE DUŻY RUCH: TRAMWAJE, GONDOLE, TAKSÓWKI, ŁODZIE Z ZAOPATRZENIEM SKLEPÓW I LOKALI GASTRONOMICZNYCH



Po smacznym posiłku kontynuujemy wędrówkę po Wenecji. Gęsta zabudowa i wąskie uliczki zaczynają być dla nas czymś oczywistym. Na krótki odpoczynek zatrzymujemy się w kawiarni, zamawiamy po filiżance espresso i ciastku (oczywiście z kremem pistacjowym). Potem udajemy się na plac św. Marka. Do bazyliki św. Marka niestety nie wchodzimy, gdyż do wejścia jest bardzo długa kolejka. Idziemy więc na przystanek tramwaju wodnego i podrzucamy się dwa przystanki do bazyliki Santa Maria della Salute, która jest na sąsiedniej wyspie. Jej sylwetka jest również jednym z symboli Wenecji. Zwiedzamy bazylikę, a następnie spacerujemy uliczkami tej wyspy. Tutaj jest znacznie mniej turystów, ale można zobaczyć bardziej malownicze kanały i mostki. Dochodzimy do Grande Canale i przez spory drewniany mostek dla pieszych wracamy na główną wyspę. Kontynuując spacer, wybieramy się na tiramisu do wytwórni chlubiącej się wieloletnią tradycją w produkcji tego deseru.

Ponieważ jest już wieczór, kierujemy się na plac św. Marka. Tam przechadzamy się wokół placu, pod arkadami Starej i Nowej Prokuracji (siedziby dawnych władz Republiki Weneckiej). Zaglądamy tam do Caffé Florian, istniejącej od 29 grudnia 1720 roku, najstarszej kawiarni Wenecji. Następnie udajemy się do przystanku tramwaju wodnego i pełni wrażeń wracamy do mariny, na nasz jacht. Noclegiem kończymy nasz pobyt w Wenecji.

Nazajutrz wracamy do Chorwacji. Na dzisiaj przewidywane jest pogorszenie pogody. To znaczy ma być pochmurno, a przechodzący niż ma dać wiatr w porywach do 5 B. Wieczorem przy brzegu chorwackim prognozowane są natomiast porywy wiatru do 7 B. Dlatego też, by zdążyć dotrzeć do Chorwacji jeszcze przed tym silnym wiatrem, pobudkę robimy o 0500, jeszcze

w ciemności. Chcę wyjść z mariny przed świtem, ale gdy zrobi się już w miarę jasno. Nie chcę wychodzić po ciemku, gdyż nie wszystkie znaki nawigacyjne są oświetlone. Świt dzisiaj zaczyna się o 0500, a wschód słońca o 0600. Wcześniej sprawdziłem, czy zapory przeciwwalutowe nie będą zamknięte, gdyż będzie w tym czasie blisko niskiej wody. O 0545 jest już wystarczająco widno, więc wychodzimy z mariny. Na kanale nie ma jeszcze praktycznie żadnego ruchu. W tym samym kierunku co my idzie jeszcze tylko tramwaj wodny (linia nocna). Ustawiam się w jego kilwaterze i podążamy w kierunku morza.

Wychodzimy na otwarte morze. Na kotwiczowisku stoi w dalszym ciągu kilka statków, a poza tym pusto. Wiatr stabilny, 3 B, ale niestety prosto w nos, więc znowu uprawiamy motorowodniactwo. Biorąc pod uwagę prognozę pogody, nie chcę na razie tracić czasu na halsowanie. Wolę spalić więcej paliwa i przybyć do portu w spokojniejszych warunkach, niż walczyć z wiatrem 7 B blisko brzegu lub na wejściu do mariny.

Droga do Novigradu przebiega bez przygód i istotniejszych zdarzeń. Prognoza pogody na razie nie sprawdza się. Zamiast chmur i wiatru 5 B mamy piękne słońce i umiarkowany wiatr. W oddali po chmurach widać, że prognoza była trafna, lecz nadejście niżu na szczęście opóźnia się. Zobaczymy, jak będzie z pogodą następnego dnia. Przy brzegu Chorwacji wiatr staje się nieco silniejszy, ale osiąga co najwyżej 4 B (i oczywiście dalej prosto w dziób). W dalszym ciągu mamy też nad sobą niebieskie niebo. Około 1700 wchodzimy do Novigradu. Najpierw podchodzimy do stacji paliw i tankujemy do pełna. Potem mariner na pontonie prowadzi nas do miejsca w marinie. Jest to marina prywatna (nie ACI), bardzo dobrze wyposażona. Ma rozbudowane i dobrze utrzymane zaplecze sanitarne. I co ciekawe, jest tańsza niż np. marina ACI w Umagu.

Po sklarowaniu jachtu i siebie idziemy do miasteczka. Stare miasto znajduje się jak zwykle na cyplu wychodzącym w morze. Jest kościół z wolno stojącą, kwadratową dzwonnicą, kręte wąskie uliczki. W jednej z nich znajdujemy restaurację, a raczej gospodę, w której zamawiamy rybne płyty (półmisek dla dwóch, trzech osób, zawierający różne rodzaje grillowanych ryb i owoców morza). Każdy próbuje ryb, ośmiorniczek, małży, krewetek. Po takiej kolacji robimy jeszcze spacer uliczkami miasta, odwiedzamy sklepik z wyrobami lokalnej destylarni, a wieczór spędzamy na jachcie.





Następnego dnia chcemy rano wyjść z portu i dojść wczesnym popołudniem do Rovinj, gdyż do godziny 1500 pogoda ma być dobra, a potem spodziewany jest sztorm. Ale życie pisze własny scenariusz. Gotowi do odejścia, włączamy silnik i ster strumieniowy. I okazuje się, że ster strumieniowy nie działa. To znaczy sterowanie działa (słychać kliknięcia styczników), ale nie działa silnik, śruba steru nie kręci się. Szukamy bezpiecznika, aby sprawdzić w pierwszej kolejności, czy to nie on jest przyczyną problemu. Z instrukcji technicznej jachtu nie wynika jednak, gdzie jest ten bezpiecznik. Po rozmowie z bazą czarterową wiemy, że jest on pod koją w kabinie dziobowej. Mimo odkręcenia wszystkich śrub nie udaje nam się podnieść blatu koi. Mimo że technik z bazy czarterowej mówi, by użyć siły, w naszej opinii nie jest to dobry pomysł, bo doszłoby do wyłamania drewnianych prowadnic. Po sesji rozmów z bazą oraz zaangażowaniu naszej agencji żeglarskiej w Polsce do Novigradu przyjeżdża dwóch elektryków z firmy czarterowej. Aby dostać się do steru, muszą rozebrać całą koję dziobową. Bezpiecznik jest w porządku. Według nich nie było styku na jednym ze złącz. Poprawili, ster zadziałał, sprawdzili kilka razy, pojechali.

Robimy drugie podejście do wyjścia z portu. Załoga jest na stanowiskach manewrowych. Włączamy silnik i ster strumieniowy. Okazuje się, że ster strumieniowy znowu nie działa! Jeszcze raz telefon do bazy czarterowej i elektrycy wracają do nas. Tym razem walczą z problemem dłużej. Po pewnym czasie poddają się i mówią, że awaria jest poważna i nie dadzą rady jej teraz usunąć. Telefonicznie potwierdza nam to także menedżer bazy czarterowej. Tak więc nie mamy steru strumieniowego, ale nie jest to dramat. Jestem przyzwyczajony do manewrowania bez steru strumieniowego.

W trakcie prób naprawy steru strumieniowego przechodzi nam okienko pogodowe. Zaczyna mocno wiać. To właśnie dotarł do nas ten opóźniony niż. Kiedy stoimy w porcie, nasz wiatromierz pokazuje wiatr 25–27 węzłów, mimo że jesteśmy schowani w zatoce osłoniętej od nawietrznej starym miastem! Do wiatru dołącza jeszcze okresowy ulewny deszcz. Ponieważ wiatr ma się uspokajać dopiero pod wieczór, to decydujemy, że zostajemy na drugą noc w Novigradzie. Trudno, Rovinj odwiedziemy kiedyś indziej. Słuszność naszej decyzji potwierdza rozmowa z załogą sąsiedniego jachtu, który właśnie wszedł do portu. Na morzu mieli wiatr dochodzący do 40 węzłów!

Skoro mamy dzień „lądowy”, to idziemy na spacer na stare miasto. W jednej z nadbrzeżnych restauracji siadamy na przekąskę, czyli na zupę rybną. Niestety, różni się ona „in minus” od tych zup rybnych, które jedliśmy wielokrotnie w portach Zatoki Gdańskiej. „Nasze” zupy miały zawsze bardzo dużo kawałków ryb z dodatkiem warzyw. Ta w Novigradzie to cienki rosół ze śladowymi ilościami ryby i ryżu. Kontynuujemy spacer po starówce. Docieramy do resztek starych murów obronnych, które mają furtkę wychodzącą wprost do morza. Na kolację siadamy na tarasie restauracji wychodzącym wprost na morze. Tym razem zamawiamy mięsne płyty, czyli półmiski z mieszanką różnych rodzajów grillowanych mięs oraz surówki. Po dobrym posiłku kontynuujemy spacer, po czym już po zmroku wracamy na jacht. Praktycznie nie ma już wiatru. Jutrzejszy dzień ma być spokojny pod względem pogody.

Prognozy się sprawdziły. Nowy dzień wita nas piękną pogodą. Po załatwieniu formalności w biurze mariny wychodzimy z portu. Wiatr 3 B, ale znowu niestety prosto w nos. Nie mamy jednak czasu na halsowanie, gdyż przed 1700 musimy



być w bazie czarterowej w Puli. Ponadto musimy zatankować jacht (może być kolejka do stacji, bo to ostatni dzień czarterów i wszyscy spływają do bazy). Tak więc znowu mamy motorowodniactwo. Morze jest rozbujane po wczorajszym sztormie, często idziemy burtą do fal, które mają około 1,5 m wysokości. Mimo to załoga z apetytem je śniadanie i jedyną trudnością jest trzymanie talerzy i rozlewanie herbaty i kawy do kubków. Ale obeszło się bez poparzeń.

Mijamy Rovinj i z daleka oglądamy panoramę starego miasta. Z czasem wiatr lekko skręcił i udaje nam się na godzinę postawić genuę, ale nie rezygnujemy z silnika, gdyż musimy o odpowiedniej porze zdążyć do Puli. Mając godzinę zapasu, wchodzimy do zatoki, w której jest docelowa marina. Podchodzimy do stacji paliw i jesteśmy już piątym jachtem w kolejce, a kolejne wciąż nadpływają. Trzeba więc trochę poczekać na swoją kolej. Po zatankowaniu kierujemy się w głąb zatoki, do pirsu numer 16. Tam marinero pokazuje nam nasze miejsce. Podchodzimy bez steru strumieniowego, ale w ogóle nie odczuwam jego braku. Cumujemy, klarujemy jacht i korzystając z tego, że jesteśmy jednym z pierwszych jachtów, dokonujemy technicznego i formalnego zdania jachtu. Przebiega to sprawnie i bez problemów.

Chcieliśmy jak najszybciej dopełnić formalności w bazie czarterowej, by mieć czas na zwiedzenie Puli. Tak więc o 1800 ruszamy samochodami do centrum Puli, gdyż marina Veruda leży na skraju miasta. Parkujemy w pobliżu starego miasta pod ruinami amfiteatru z czasów rzymskich. Piękna majestatyczna budowla bardzo przypomina rzymskie Koloseum, lecz amfiteatr (tak, jego nazwa to Amfiteatr) w Puli jest trochę mniejszy. Został on zbudowany w 2 roku p.n.e. Mógł pomieścić 23 tys. widzów, co czyni go szóstym co do wielkości obiektem tego typu na świecie. Na świecie w tak dobrym stanie zachowane są tylko trzy tego typu obiekty: Koloseum w Rzymie, Al-Dżamm w Tunezji i właśnie ten, w Puli. Obchodzimy zabytek, zaglądamy do środka.

Następnie udajemy się w kierunku starówki. Przechodzimy obok zachowanych resztek murów obronnych. Przez bramę z czasów rzymskich (Łuk Sergiusza) wchodzimy w wąskie uliczki starego miasta. Nie różnią się one w zasadzie od tych, które widzieliśmy już w Umagu czy Novigradzie. W ramach wieczoru kapitańskiego siadamy w kawiarni, gdzie każdy zamawia sobie ciastko lub lody oraz kawę albo sok. Po przerwie kontynuujemy spacer.

W pewnym momencie dochodzimy do głównego placu i tam wszyscy doznają efektu wow! Przed nami stoi rzymska Świątynia Augusta i Romy (I wiek n.e.). Obok niej znajduje się renesansowy ratusz w stylu weneckim. Obie budowle są ładnie podświetlone, co podkreśla ich urodę i niezwykłość. Wychodząc z placu, podążamy malowniczymi uliczkami, przy których stoją urokliwe kamienne domy, często w stylu weneckim. Dobrze dobrane oświetlenie potrafi podkreślić scenę uliczek. Niestety, czas nas goni, gdyż następnego dnia musimy wcześniej wstać, by zapakować się do samochodów i o 0700 ruszyć w drogę powrotną do Warszawy.

Ostatniego dnia pobudkę robimy o godzinie 0600, pakujemy się i o 0700 ruszamy w drogę do Warszawy. Śniadanie jemy w barze przy stacji benzynowej w Słowenii. Za to na obiad zatrzymujemy się w małej miejscowości pod Wiedniem, oddalonej 2 km od autostrady.

Postanowiliśmy tam zająć się ze względu na wiele pozytywnych opinii publikowanych w internecie na jej temat. Restauracja jest przy głównym deptaku miasteczka i ma własny parking. Zamawiamy oczywiście Wiener Schnitzel oraz Kartoffelsalat, bo przecież trzeba to zjeść, będąc w Austrii, w okolicach Wiednia. Jedzenie bardzo dobre, w przystępnej cenie. Kelner bardzo miły. Pozytywne opinie internetowe były więc uzasadnione!

Posileni, ruszamy w dalszą drogę. Bez przygód do Warszawy docieramy jeszcze przed północą. ■



NAUTITECH 48 OPEN – FRANCUSKI STYL I KNOW-HOW



W kwietniu 2024 roku na Międzynarodowych Targach Jachtów Wielokadłubowych w La Grande Motte we Francji odbyła się europejska premiera katamaranu 48 Open, firmy Nautitech z siedzibą w Rochefort na francuskim wybrzeżu Atlantyku. Szerokiej publiczności jacht został zaprezentowany podczas salonu jachtowego w Cannes.

48 Open jest, już drugim po modelu 44 Open, katamaranem, który powstał na zlecenie prywatnego właściciela. Nautitech jeszcze do niedawna operował na rynku czarterowym. Jednak ponad trzy lata temu firma ogłosiła radykalną zmianę strategii i skoncentrowała produkcję na potrzeby rynku prywatnych właścicieli. Efektem tego był model 44 Open. Powstał zgodnie z wytycznymi przyszłych prywatnych użytkowników i spotkał się z dużym uzna-

niem, czego potwierdzeniem było otrzymanie zwycięskiego trofeum Europejskiego Wielokadłubowca Roku 2023. Kolejnym produktem stoczni jest katamaran 48 Open, kontynuujący stylistykę swojego poprzednika, podnoszący jednocześnie jeszcze bardziej estetykę udoskonaleni linii kadłuba i nadbudówek.

Nautitech 48 Open został zaprojektowany przez ten sam zespół, który pracował przy tworzeniu modelu 44 Open. Przy projekcie stoczni współpracowała z firmą Marc Lombard Yacht



PRZEWODNIĄ IDEĄ PRZY TWORZENIU NOWEGO KATAMARANU BYŁ ZWIĄZEK MIĘDZY KREATYWNOŚCIĄ A TECHNOLOGIĄ

Design Group (MLYDG), zajmującą się architekturą morską, i projektantem Christophem Chedal-Anglayem, odpowiedzialnym za wygląd wewnętrzny. Całość projektu koordynowała Maya Gautier. Przewodnią ideą przy tworzeniu nowego katamaranu był związek między kreatywnością a technologią. Charakterystycznymi cechami modelu 48 Open są: krzywizna kadłuba, finezja, dbałość o szczegóły i optymalizacja przestrzeni. Właścicielowi miał być dostarczony produkt, który zapewni mu komfort żeglowania na morzu, wygodę życia na pokładzie i równocześnie wysokie osiągi.

Stworzony przez MLYDG katamaran 48 Open korzysta z najnowszych osiągnięć w zakresie właściwości hydrodynamicznych, aby zapewnić najlepszą równowagę pomiędzy wydajnością pod żaglami i komfortem spędzania czasu na łodzi. Projektanci



ciężko pracowali, aby zrównoważyć elementy jachtu: wysokość pokładu mostka, profil kadłuba, powierzchnię żagli i staranną kontrolę ciężaru, co pozwoliło uzyskać dobrze wyważoną łódź.

Nautitech 48 Open zapewnia szybkie i adaptacyjne żeglowanie niezależnie od warunków. Dzięki dwóm silnikom Volvo o mocy 75 KM model 48 doskonale radzi sobie nawet przy bocznym wietrze. Silniki o takiej mocy zapewniają maksymalną teoretyczną prędkość 8–9 węzłów w spokojnych warunkach. Katamaran wyposażony jest w dwa zbiorniki paliwa o pojemności 300 l i dwa zbiorniki na wodę o pojemności 300 l.

Prawdziwy znak rozpoznawczy serii Open to podwójne stanowisko sterowe na rufie, idealnie sprawdzające się przy sterowaniu na morzu i manewrowaniu w marinach. Widok na plan żagla jest zawsze optymalny, niezależnie od tego, na którą stronę

patrzysz – nawietrzną czy zawietrzną. Sternik podłączony jest do kokpitu i załogi, co zapewnia bezpieczniejsze żeglowanie i większy dystans.

Przestrzeń mieszkalna umiejscowiona jest na jednym poziomie w kokpicie rufowym i salonie. Włazy na pokładzie są równo umieszczone, a podczas poruszania się znajduje się mnóstwo poręczy, których można się chwycić. Łódź ma schludny wygląd z niskim, łatwo dostępnym borem i dwoma stopniami umożliwiającymi wejście na bimini z pokładu.

Otwarcie wnętrza salonu na zewnątrz to cecha charakterystyczna tego modelu. Dzięki dobrze zdefiniowanej przestrzeni i jej optymalizacji granica między wnętrzem a zewnątrz zanika, przez co daje więcej miejsca na pokładzie. Nautitech 48 Open jest przestronny i wygodny. Koncepcja wnętrza koncentruje się





Fot. arch. Nautitech Catamarans

wokół baru umieszczonego w sercu salonu i w środku ciężkości łodzi. Na lewej burcie znajduje się obszerna część wypoczynkowa, usytuowana za dużym stołem z mapami, a po prawej burcie jest kuchnia w kształcie litery „J”. Wnętrza wykonane są w nowoczesnym i eleganckim stylu. Model 48 Open jest dostępny w standardowym wykończeniu z jasnego orzecha i opcjonalnie w kolorze dębu. ■

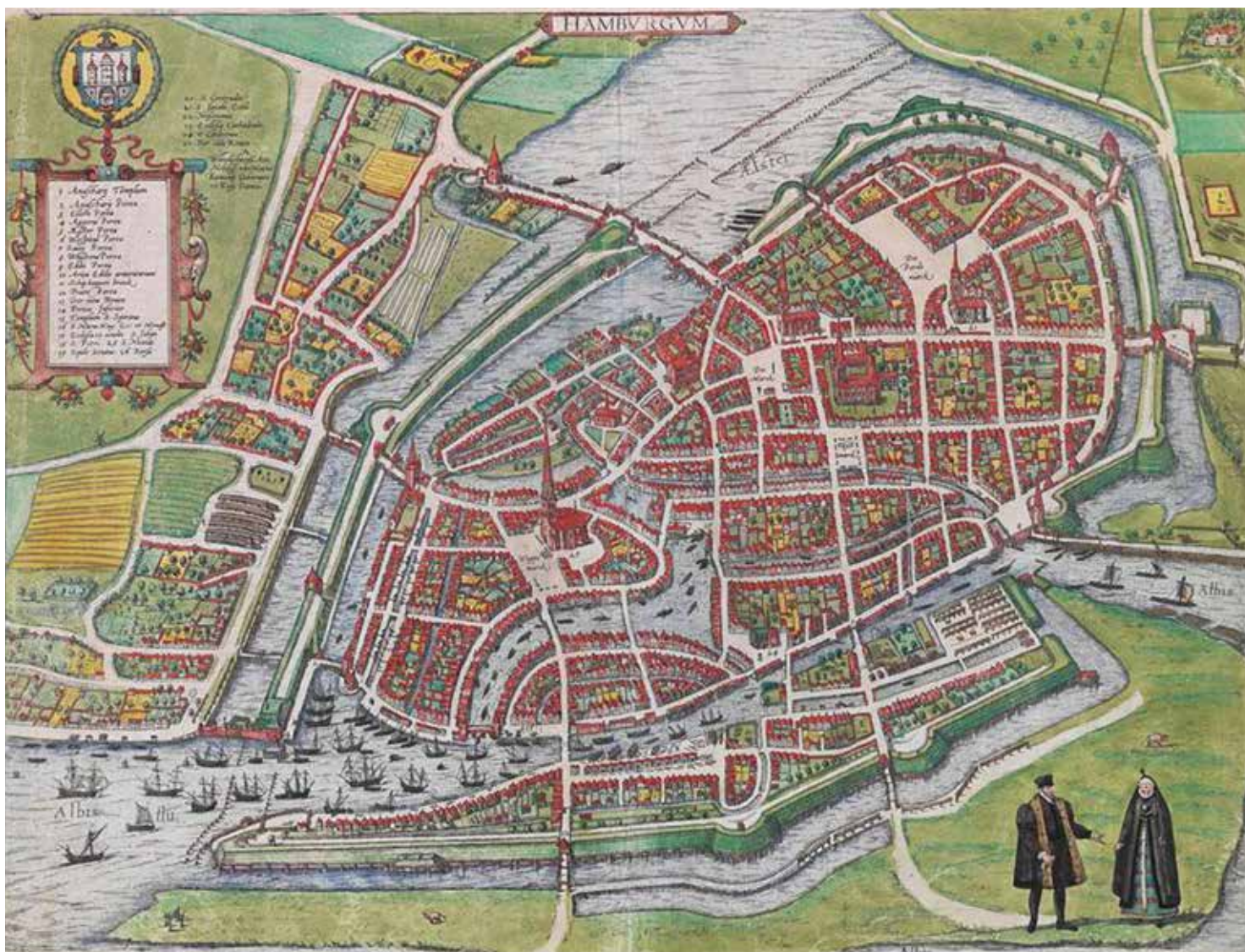


Zapraszamy do obejrzenia naszego filmu, w nim więcej szczegółów na temat tej jednostki:



PIRAT Z GŁOWĄ POD PACHĄ ŚLADAMI KLAUSA STÖRTEBEKERA

Jest 20, a może 21 października AD 1401. Wśród mieszkańców Hamburga już od wczesnego ranka panuje poruszenie. Jesienna słota i chłodna bryza, która nad wodami Łaby wpada tu aż znad Morza Północnego, nie zachęcają do wyjścia z domu.



Kolorowana mapa Hamburga z Grasbrook, Georg Braun i Franz Hogenberg, 1589. Fot. arch. Staatsbibliothek Hamburg



Paweł Zarychta

Mimo to coraz gęstszy tłum przeciska się przez bramy miasta i zmierza w kierunku Grasbrook. Kiedyś na bagnistych łąkach tej wysepki u wejścia do hamburskiego portu powstaną wielkie stocznie, a w XXI wieku modna i stylowa dzielnica portowa – HafenCity. Owego październikowego poranka 1401 roku nikt jednak nie zajmuje się jeszcze przyszłością tego otoczonego złą sławą skrawka ziemi. Większość próbuje znaleźć dla siebie jak najlepszy

punkt, z którego widać będzie dzisiejszy spektakl. A będzie co oglądać. Janusz Sikorski wraz ze Starymi Dzwonami zaśpiewają kiedyś:

*Kat, co go zwali Rosenfeld,
Piaskowym kołem długo ostrzył miecz,
A potem głowy ścinał.
Rozsznurowane trzewiki miał
I we krwi ciepłej brodził aż do tyłek.*



Klaus Störtebeker (eigentlich: Conrad von der Rosen) – Kunstsammlung der Universität Göttingen, Germany – CC BY-SA; <https://www.europeana.eu/item/9902>.



Störtebeker, Klaus – Austrian National Library, Austria – Public Domain. https://www.europeana.eu/item/92062/BibliographicResource_1000126181509

Wspomniany Rosenfeld istniał ponoć naprawdę, pochodził z pobliskiego Buxtehude i jako etatowy kat Hamburga miał owego 21 października roboty po uszy. Na tamten świat przyszło mu wysłać w jeden tylko dzień aż 73 mężczyzn. Choć hanzeaci zadawali właśnie potężny cios pirackiej szajce, tłum na Grasbrook zgromadził się tylko dla jednej postaci.

Klaus Störtebeker, bo o nim mowa, otoczony był sławą i nimbem niezwykłości już za życia. Samo jego nazwisko budziło grozę wśród kupieckich statków przemierzających wody między daleką Gotlandią a klifami Dover. Biedacy uważali go natomiast za szlachetnego rozbójnika, swoistego Robin Hooda mórza, który zrabowane na bogaczach złoto rozdaje potrzebującym mieszkańcom nadmorskich miast i miasteczek. Spróbujmy przypomnieć, kim był, a właściwie, co wiemy o słynnym piracie z dalekiego średniowiecza i co sprawia, że postać ta do dziś żyje w legendach i rozpala wyobraźnię literatów, filmowców i... browarników.

O Klausie Störtebekerze – inne wersje tego nazwiska to Klaas lub Claas Störtebecker, czasem spotyka się też wersję Nikolaus Storzenbecher – w rzeczywistości nie wiadomo nic pewnego. Nawet jego niezwykła śmierć owego 20 lub 21 października 1401 roku szybko obrosła sprzecznymi opowieściami. Według jednej z nich słynny pirat, chcąc ratować swych towarzyszy, zaproponował burmistrzowi Hamburga, niejakiemu Kerstenowi Milesowi, oryginalny układ. Urzędnik miał darować życie tylu

kompanom Störtebekera, do ilu temu uda się dobiec po odcięciu głowy. Piracki herszt, a właściwie sam jego korpus z głową pod pachą, miał ponoć wciąż tyle sił witalnych, że udało mu się dobiec aż do jedenastu osób. Störtebeker byłby pewnie oswobodził wszystkich rzeźmieszków, gdyby nie kat, który z obawy przed utratą zarobku przed dwunastą osobą podłożył skażącemu nogę. W innej wersji słynny pirat miał oferować za wybawienie całej ferajny łapówkę w postaci złotego łańcucha, który był tak długi, że dałoby się nim opleść cały ówczesny Hamburg. Jeszcze inna legenda powiada, że Störtebekera wcale nie pojmano, a dożył on spokojnej starości gdzieś w dalekiej Norwegii. Większość podań jest jednak zgodna, że na nic zdały się próby przekupstwa i zakłady. Wspomniany Rosenfeld ostatecznie miał dokonać swego katowskiego dzieła. Nie ocalono nikogo. Na koniec głowy wszystkich 73 skażąców przybito długimi żelaznymi gwoździami do drewnianych pali i ustawiono w szpaler wzdłuż podejścia do hamburskiego portu. Ot taka wymyślna przestroga dla wszystkich, którym zachciałoby się pójść w ślady Störtebekera i jego kompanów. Gdy w 1878 roku na wyspie Grasbrook prowadzono prace budowlane, robotnikom ukazała się w ziemi czaszka. Znaleźisko wywołało sensację, bo kości przesyte były przerdziałym gwoździem. Od razu uznano więc, że te cielesne szczątki nie mogły należeć do nikogo innego jak tylko do samego Störtebekera. Czaszka trafiła do Muzeum Historii Hamburga, a na jej podstawie zrekonstruowano



Kolorowana ulotka z 1701 roku z okazji 300-lecia stracenia Braci Witalijskich, Gödeke'a Michela i Klaus Störtebekera

potem prawdopodobny wygląd legendarnego pirata. Kanadyjscy naukowcy przeprowadzili nawet badania DNA, które miały potwierdzić hipotezę, materiał genetyczny przez tyle wieków uległ jednak uszkodzeniu i jedyne, co udało się ustalić, to to, że chodzi o szczątki mężczyzny straconego między 1390 i 1450 rokiem. Może więc jednak Störtebeker?

Powróćmy na chwilę do Rosenfelda. Według jednej z legend kat był tak dumny ze swego dokonania, że gdy hamburscy rajcy zaczęli weń powątpiewać, dowodząc, że jeden człowiek nie może dekapitować ponad 70 osób w tak krótkim czasie, Rosenfeld odparował ponoć, że taka jątka to dla niego jak splunąć, a swój wyczyn może powtórzyć choćby zaraz, ścinając głowy całej hamburskiej radzie. Za tę nieopatrzną replikę miał trafić najpierw do lochu, a potem i sam – o ironio – pod katowski miecz.

Wiele legend podejmowało też kwestię złota, którym Störtebeker chciał publicznie przekupić włodarzy miasta. Niczym utracony skarb Nibelungów jeszcze długo rozpalało ono wyobraźnię potomnych. Znalazł je ponoć w końcu pewien biedny szkutnik, który odkupiwszy nikomu już niepotrzebny okręt pirata, postanowił odzyskać z niego cenny budulec. Jakież było jego

zdziwienie, gdy okazało się, że Störtebeker poupychał w maszcie i poszyciu tyle srebra i złota, że starczyło z zapasem i dla szkutnika, i na wykonanie złotej korony na wieży hamburskiego kościoła św. Katarzyny. Tyle legendy o śmierci pirata.

A co wiemy o jego życiu? Tu sprawa komplikuje się jeszcze bardziej, bo szczątkowe fakty i wzajemnie sprzeczne świadectwa nieuchronnie przeplatają się z podaniami i fantastycznymi opowieściami. Pewności nie ma nawet co do imienia i nazwiska żeglarza, nie mówiąc już o dacie i miejscu narodzin. Według jednych źródeł mogło chodzić o pochodzącego z Wismaru Nikolausa Störtebekera, którego w 1380 roku wygnano z miasta po tym, jak wdał się w jakąś bijatykę. Jeszcze inny trop wiedzie do Gdańska i Jana lub Johanna Störtebekera – problem w tym, że ten miał być zwykłym kupcem, który żywota dokonał dopiero w 1413 roku. Częścią legendy jest też pewnie etymologia nazwiska wiązana z zamiłowaniem pirata do trunków. Jednym haustem potrafił on ponoć wypić zawartość czterolitrowego kielicha, stąd „Stürz den Becher” – obal kielich. O wczesnych losach tego awanturnika nic poza tym nie wiadomo. Pod koniec

wieku XIV pojawia się on za to najczęściej już jako jeden z przywódców słynnych Braci Witalijskich.

Bracia Witalijscy, *fratres vitalienses*, byli mniej lub bardziej sformalizowaną grupą kapersko-piracką, która na przełomie XIV i XV stulecia siała postrach na wodach Bałtyku i Morza Północnego. Według przekazów bractwo *Likedeelerów* – dzielących po równo, jak sami siebie nazywali, powołał do życia sam król Szwecji i książę Meklemburgii Albrecht, który chcąc pomóc obleganemu przez Duńczyków Sztokholmowi, wezwał wszystkich podległych mu i chętnych żeglarzy do przełamania blokady i dostarczenia szwedzkiej stolicy niezbędnej żywności. Stąd i nazwa bractwa. W średniowiecznym żargonie wojskowym oddziały odpowiedzialne za zaopatrzenie nazywano z francuskiego *vitaillieurs*, a więc tymi, którzy podtrzymują lub niosą życie. Nazwy tej używano już wcześniej w odniesieniu do francuskich statków, które miały przełamać blokadę Calais w 1347 roku. Jeszcze w innych źródłach nazwę wywodzi się od wiktuałów, stąd i inne miano to Bracia Wiktualijscy, spotykane np. w języku angielskim i niemieckim.

Wyposażeni w listy kaperskie zarówno od Albrechta, jak i innych władców miast hanzeatyckich popierających Meklemburczyków, witalijczycy szybko rośli więc w siłę, łupiąc i zatapiając statki na początek jedynie duńskie. Wszystko w imię prawa i zgodnie z prawem. Ich bazą wypadową były porty północnych Niemiec, a miasta, takie jak Wismar czy Rostock, pozwalały wręcz na oficjalną sprzedaż zrabowanych dóbr na własnych rynkach. W krótkim czasie działalność kaprów wymknęła się jednak spod kontroli, a *likedeelerzy* nie tylko się usamodzielnili, ale i zaczęli zagrażać zarówno kupieckim kogom, jak i miastom północnej Europy. Mówi się, że wskutek ich działalności ok. roku 1395 handel morski na Bałtyku całkowicie zamarł. W kolejnych latach witalijczycy zaczęli ponadto podbijać i plądrować także miasta, m.in.: Turku, Malmö, a nawet Bergen. Swą perłą w koronie uczynili dość szybko Gotlandię, którą odbili z rąk duńskich, a na nieformalną stolicę obrali sobie tak lubiane przez polskich żeglarzy Visby. Strategiczne znaczenie tej szwedzkiej dziś wyspy jest powszechnie znane. Witalijczycy mogli stąd kontrolować żeglugę na niemal całym Bałtyku, a to z kolei nie mogło pozostać bez odpowiedzi władców i kupców, których interesy zostały drastycznie nadwyrężone. Próby przepędzenia *fratres vitalienses* z Visby początkowo jedynie umocniły ich legendę. W 1396 roku wyprawiły się przeciw nim okręty Danii oraz należących do Ligi Hanzeatyckiej Lubeki i Gdańska. Zamiast jednak walczyć z witalijczykami uczestnicy ekspedycji starli się ze sobą nawzajem. Otóż hanzeaci omyłkowo rozbili na morzu Duńczyków, a potem nie zastawszy w Visby *likedeelerów*, lubeczanie i gdańszczanie rzucili się do bitki między sobą. Tak oto piraci bez kiwnięcia palcem odnieśli wielkie zwycięstwo nad połączoną flotą duńsko-hanzeatycką. Radość z sukcesu nie trwała jednak długo. O wiele sprawniejszy i skuteczniejszy okazał się bowiem znany wszystkim zakon krzyżacki. W 1398 roku wielki



Bracia Witalijscy – malowidło ściennie

mistrz Konrad von Jungingen zgromadził flotę 84 okrętów i siłą około 4000 zbrojnych wyruszył na Gotlandię, skąd ostatecznie i bez większego trudu przepędził piratów. Czy był wśród nich także Klaus Störtebeker? Niewykluczone.

Po utracie Visby i pozycji na Bałtyku ocalali witalijczycy rozproszyli się, a swój główny punkt ciężkości przenieśli na Morze Północne. Miejscem, w którym dość szybko znaleźli oparcie i schronienie, okazały się Wyspy Fryzyjskie. Było to o tyle łatwe, że archipelag ten pozostawał de facto poza kontrolą władz kontynentalnych, a z mieszkańcami, z których część również trudniła się piractwem, robić interesy przychodziło dość łatwo. To właśnie wtedy na czoło *fratres vitalienses* wysuwają się dwaj charzmatyczni przywódcy: Gödeke Michels i nasz Klaus Störtebeker. Źródła historyczne częściej wspominają zresztą Michelsa i to prawdopodobnie on dowodził od 1395 roku witalijczykami. Legendy wołały jednak oddać prymat temu drugiemu. Po osiedleniu się we Fryzji piracka kompania szybko stała się postrachem kupców i hanzeatyckich miast Morza Północnego. Zagrożony był zwłaszcza szlak do Anglii — źródło bogactwa dla całej kontynentalnej północy. Legenda głosi, że Störtebeker, a może

i Michels, dopadł kiedyś kolejnej kogi powracającej z Albionu. Złupiwszy ładunek, uwolnionym kupcom kazał zapamiętać sobie, że jest „Bogu przyjacielem, a światu całemu wrogiem”. Owo zgrabne motto turyści odnajdą dziś na pomniku Störtebekera, który kilkadziesiąt lat temu ustawiono w miejscu rzekomego stracenia pirata i jego kompanów.

Odradzanie się potęgi witalijczyków na Morzu Północnym nie mogło pozostać bez reakcji miast hanzeatyckich. W kolejnych latach organizowały one koalicje i wyprawy przeciw piratom. Najsurowszym ciosem okazały się dopiero ekspedycje, które w 1401 roku organizowali hamburscy rajcy na czele z Dirkiem Jenefeltem i Nikolausem Schokem. Janusz Sikorski zaśpiewa kiedyś:

*Pod Helgolandem krwawo wstawał świt,
Gdy morze krwią spływało.
„Pstrokata krowa” z Flandrii szła,
Na armat rogi wzięła okręt wraz.*

Nie ma pewności, czy okręt, który pod wspomnianym Helgolandem zwał się „Bunte Kuh” (Pstrokata krowa). Według legendy okręt Störtebekera zwał się „Czerwony diabeł” i udało się go dorwać hanzeatom po trzydniowym pościgu jedynie wskutek zdrady. Jeden z marynarzy Störtebekera miał ponoć zablokować ster, wlewając w mechanizm rozgrzany ołów. Jeszcze inna wersja mówi o maszcie roztrzaskanym pod gradem kul z „Pstrokatej krowy”. Pewne jest jedynie, że pojmanie i stracenie tego legendarnego pirata w 1401 roku było z jednej strony ogromnym sukcesem hanzeatów, a z drugiej kolejnym potężnym ciosem w odradzających się witalijczyków. Wkrótce miał spaść następny. W 1402 roku ci sami hamburczycy ponownie zorganizowali wyprawę, podczas której pojmano i drugiego przywódcę piratów, Gödeke’a Michelsa. Także i jego stracono

na wysepce Grasbrook. Tak właściwie kończyła się historia *li-kedeelerów*. Wprawdzie w kolejnych latach i dekadach na Bałtyku i Morzu Północnym wciąż pojawiali się piraci napadający na okręty handlowe Hanzy, ale trudno w tych przypadkach mówić o ciągłości bractwa zwołanego przez Albrechta Meklemburskiego. Termin „braci witalijskich” stanie się z czasem po prostu synonimem pirata jako takiego, a legendy związane z działalnością owych pogromców północnych wód zacząć żyć swoim, bardziej literackim życiem. A że dobra opowieść potrzebuje także bohatera, większość z historii stopi się w postaci Klausa Störtebekera. Prosta ludność z wybrzeża Bałtyku i Morza Północnego zapewne z satysfakcją wsłuchiwała się w opowieści o dzielnym piracie, który gdzieś tam daleko wśród morskich kipieli łupi kogi wiecznie sytych bogaczy, a potem rozdaje swą zdobycz okolicznej biedocie. Któż by nie marzył, by i na jego drodze stanął z sakiewką złota taki Robin Hood czy Klaus Störtebeker. Miasteczko Verden w Dolnej Saksonii do dziś podsyca tę legendę, organizując co roku przed Wielkanocą wielki festyn, podczas którego aktor przebrany za Störtebekera rozdaje mieszkańcom razowy chleb, a z wielkiej beczki śledzie. Także na Rugii latem organizowany jest wielodniowy festiwal ku czci tego słynnego pirata. Jedne miasta chwalą się wieżą, inne piwnicą Störtebekera, jeszcze inne spierają się o bycie miejscem jego narodzin. Stralsundzki browar warzy nawet piwo, które nazwano na cześć słynnego pirata. Jego bajeczne wyczyny do dziś inspirują literatów, kompozytorów, filmowców, a nawet... złodziei. Ci ostatni w 2010 roku wykradli z muzeum wspomnianą wyżej czaszkę, najwyraźniej uznając ją za bezsprzeczny oryginał. Na szczęście policji udało się ten przedziwny łup odzyskać i znów można go oglądać w witrynie hamburskiego muzeum. Niestety nie można tam wchodzić z piwem. Nawet tym stralsundzkim. ■





NOWY SKLEP INTERNETOWY
dla żeglarzy i motorowodniaków

RABAT
15%
przy pierwszych zakupach

jachting.pl

WYPADNIĘCIE ZA BURTE I ZAGINIĘCIE KAPITANA JACHTU „VAGANT”



Trasa jachtu przebyta w dwuosobowym składzie



Kpt. Bogdan Sobito

W listopadzie 2017 roku wszystkie polskie media, nie tylko żeglarskie, ale także główne stacje telewizyjne i portale informacyjne, obiegła wiadomość o wypadku, do którego doszło z udziałem polskiego jachtu żeglującego po Oceanie Atlantyckim. Przebieg zdarzenia i towarzyszące mu okoliczności, dość często spotykane w żeglarskim turystycznym, a mianowicie: poruszanie się po pokładzie bez kamizelki asekuracyjnej i pasów bezpieczeństwa, brak szkolenia załogi czy niećwiczenie alarmów, w pełni uzasadniają szersze omówienie i szczegółową analizę zdarzeń na potrzeby całego środowiska żeglarzy morskich.

JACHT I ZAŁOGA

„Vagant” był jachtem popularnego typu Bavaria 44, zbudowanym w 2004 roku. W 2015 roku został zakupiony w Chorwacji przez polskiego armatora i przebazowany drogą morską do Polski. W następnym sezonie na jachcie prowadzono komercyjne rejsy do Szwecji. Armator przez cały czas przygotowywał go do rejsu dookoła świata. W dniu wypadku jacht żeglował jako jednostka niekomercyjna, a więc nie miał Karty Bezpieczeństwa. Na jego wyposażeniu były: stacjonarny radiotelefon VHF DSC, ploter nawigacyjny z dwoma wyświetlaczami (w kokpicie i kabinie nawigacyjnej) oraz radar. Grot i genua na rolerach, dodatkowo fok sztormowy i spinaker. Ten ostatni pochodził

z poprzedniego jachtu tego samego armatora, był stosunkowo niewielkich rozmiarów i stawiany był z rękawą, bez spinakerbomu. Szoty spinakera sprowadzono do knag cumowniczych zamontowanych na śródkręciu, co w razie potrzeby ich regulacji wymagało wychodzenia załogi z kokpitu. Jedna tratwa ratunkowa zamocowana była na koszu rufowym, a druga w skrzyni pod stolikiem w kokpicie. Ponadstandardowym środkiem łączności był telefon satelitarny działający w systemie Iridium. Na jachcie nie było ręcznego radia VHF, odbiornika GPS, radiopławy EPIRB ani systemu AIS.

Armatorem i kapitanem jachtu był Stanisław D., lat 74, żeglujący po morzu z przerwami od 1966 roku. Uzyskał patent

Autor pragnie podziękować Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich za udostępnienie materiałów.



Jacht na rafie Lambeau



Uszkodzony jacht na plaży Tobago

sternika morskiego jeszcze w latach 60., a w 2017 roku po odbyciu rejsów stażowych na żaglowcu „Zawisza Czarny” otrzymał patent kapitana jachtowego. Mimo stosunkowo dużego stażu w żeglarskim nie legitymował się licencją radiooperatora. Jachtowa radiostacja nie była zarejestrowana w Urzędzie Komunikacji Elektronicznej, a jachtowi nie nadano ani sygnału wywoławczego, ani numeru MMSI.

W ostatnim rejsie „Vaganta” jedynym towarzyszem żeglugi armatora była jego żona. W przeciwieństwie do męża nie była pasjonatką żeglarskiego. Mimo udziału w wielu wcześniejszych rejsach nie miała ani wiedzy, ani umiejętności niezbędnych do pełnienia samodzielnej wachty. Nie posiadała żadnego patentu i nie brała udziału w żadnym kursie żeglarskim. Zajmowała się głównie przyrządzaniem posiłków i sprzątaniami kabiny. Wszystkie prace ściśle związane z jachtem i jego obsługą wykonywał sam armator.

PRZEBIEG REJSU

Armator Stanisław D. zakupił jacht typu Bavaria 44 z zamiarem odbycia na nim rejsu dookoła świata. Nie miał doświadczenia w żegludze oceanicznej, ale sam przeprowadził jachty „Old Gipsy” i „Vagant” do Polski. Trasa rejsu prowadziła z Górek Zachodnich przez Cieśniny Duńskie, Norwegię, Kanał La Manche i Wyspy Kanaryjskie. Na większości etapów armatorowi i jego żonie towarzyszyli żeglarze partycypujący w kosztach rejsu. Przed wyruszeniem w najważniejszy i najtrudniejszy odcinek z Kanarów na Karaiby, mimo podjętych starań, nie znalazł się nikt, kto chciałby dołączyć do załogi „Vaganta” i spełniał oczekiwania kapitana. Tak więc z konieczności z Kanarów na Barbados jacht wyszedł z dwuosobową obsadą.

Warunki meteorologiczne były sprzyjające – słabe wiatry w rufę. Jacht często żeglował za dnia pod wspomnianym już spinakerem. Ze względu na małe umiejętności żony armator sam ręcznie sterował jachtem. Aby oszczędzić prąd, mimo sporego

zapasu energii w bateriach akumulatorów, zamontowanych paneli fotowoltaicznych i prądnicy wiatrowej, prowadzący przyjął taktykę polegającą na wyłączaniu wszystkich odbiorników energii, łącznie z radiostacją i ploterem. Włączał je tylko dwa razy na dobę, aby kontrolować pozycję. Sterowanie ręczne odbywało się w oparciu o wskazania kompasu magnetycznego. Po zapadnięciu zmroku zrzucano spinaker i żeglowano na żaglu przednim z użyciem autopilota. Analiza biegłego wykazała, że wszystkie te oszczędności energii były zbyteczne, bo panele fotowoltaiczne i alternator wytwarzały więcej energii, niż zużywano.

Żona armatora nie brała żadnego udziału w pracach na pokładzie. Doraźnie pomagała przy obsłudze żagli, ale nie opuszczała kokpitu. Jej obowiązki na jachcie polegały na przygotowaniu posiłków i utrzymaniu klaru pod pokładem. Taka organizacja życia na jachcie musiała nieuchronnie prowadzić do stanu permanentnego przemęczenia armatora, który za dnia nieustannie sterował, a nocą budził się co pół godziny, aby sprawdzić sytuację na pokładzie i ewentualnie wykryć inne jednostki w pobliżu.

Raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich zawiera bardzo trafną ocenę sytuacji panującej na pokładzie „Vaganta”: „Można niemal sformułować hipotezę, że kapitan uprawiał samotne żeglarstwo w towarzystwie żony”.

WYPADEK

21 listopada 2017 roku od docelowej wyspy Barbados jacht dzieliło jeszcze niemal 500 mil. Kapitan w rozmowie przeprowadzonej przez telefon satelitarny informował rodzinę, że spodziewa się dotarcia na miejsce za 3–4 dni. Przez cały dzień panowały sprzyjające wiatry o sile 3–4 B. Za dnia jacht szedł pod samym spinakerem. W przeciwieństwie do poprzedniego zwyczaju, spinaker nie został zrzucony tuż po zmroku. Do takiego postępowania skłoniła kapitana chęć jak najszybszego dotarcia na miejsce. W rozmowach z żoną podkreślał, że nie czuje się na siłach kontynuować rejsu dookoła świata. Małżonkowie



M/t „Wafrak” i m/t „Orange Star”
po dopłynięciu do jachtu



Podejście szalupy z m/t „Orange Star” do jachtu w celu ewakuacji
pozostającej na pokładzie żony kapitana

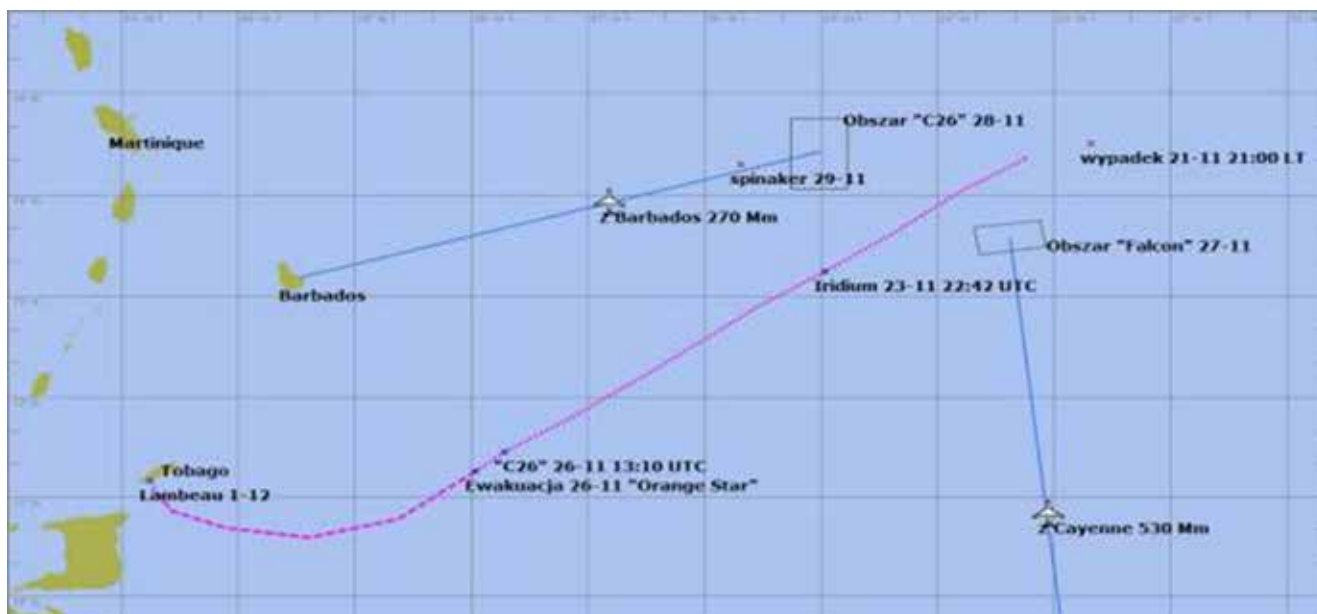
zamierzali sprzedać jacht na Karaibach lub w USA i wrócić do kraju samolotem.

Feralnego dnia kapitan przystąpił do zrzucania spinakera już nocą. Wiatr osłabł na tyle, że żagiel postawiony na długim fale wpadł do wody z prawej burty. Kapitan włączył silnik i autopilot. Udał się na dziób bez kamizelki i pasa asekuracyjnego. Żona przebywała w kokpicie. Armator, idąc od dziobu w kierunku śródkręcia, wyciągał żagiel z wody i układał na pokładzie. W pewnym momencie stracił równowagę i wpadł do wody. Przez jakiś czas trzymał się żagla, ale ponieważ jacht cały czas płynął na silniku, napór wody doprowadził do wyrwania żagla z rąk kapitana, który pływał w morzu i udzielał wskazówek żonie. Znajdująca się sama na pokładzie kobieta była w szoku. Próby zawrócenia w kierunku rozbitka nie udawały się, ponieważ na skutek skrajnego przerażenia i braku umiejętności nie

potrafiła wyłączyć autopilota. Próba podania mężowi podkoświatowego koła ratunkowego z pławką świetlną nie powiodła się. Kilka miesięcy wcześniej, podczas manewrów portowych „Vagant” oparł się o inny jacht, stalowe pręty wygięły się i zablokowały koło. W tej sytuacji kobieta skorzystała z długiego koła z tyczką. Przed wyrzuceniem go za burtę przywiązała do niego linkę. Kiedy próba zmiany kursu nie powiodła się, żona rozbitka włączyła bieg wsteczny. Jacht ruszył do tyłu, ale po chwili linka, która – jak się okazało – była tonąca, nawinęła się na śrubę napędową. Silnik stanął, a pozbawiony napędu jacht dryfował z wiatrem i falą. Pływający w oceanie armator zniknął w ciemnościach.

AKCJA RATOWNICZA

Żona kapitana, będąca w wielkim szoku i stresie, znalazła się sama na oceanie, na pokładzie jachtu, którego tak naprawdę



Rejon poszukiwania i domniemana trasa jachtu po wypadku

nie знаła. Ploter, radiostacja i cała elektronika były wyłączone. Silnik niesprawny, uszkodzony spinaker ciągnął się za jachtem, podobnie jak koło ratunkowe z linką i tyką. Pozostałe żagle były zwinięte. Dopiero po dwóch dniach od zdarzenia kobieta włączyła telefon satelitarny i zadzwoniła do córki w Polsce. Jakość połączenia była słaba i tylko część rozmowy była zrozumiała. Jednak córka, zaniepokojona samym faktem, że nie zadzwonił ojciec, tylko matka, natychmiast skontaktowała się z policją. Ta przekierowała kobietę na numer alarmowy 112, a stąd odesłano ją do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni. W kilkuminutowej rozmowie prowadzonej przez rodzinę armatora z inspektorem MRCK ustalono, że są problemy z łącznością z jachtem „Vagant”. Inspektor nie otrzymał formalnego zgłoszenia o wypadku. Był przekonany, że na jachcie jest radiopława EPIRB. Doradził, by w wypadku dalszych problemów z kontaktem z załogą jachtu zadzwonić do służb ratowniczych Barbados. Nieudane próby nawiązania kontaktu z jachtem spowodowały, że członek rodziny zamieszkały w Wielkiej Brytanii powiadomił o sytuacji Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK). Próby nawiązania łączności z „Vagantem” podjęte przez ten ośrodek także okazały się nieskuteczne. W tej sytuacji przekazano sprawę do francuskiego ośrodka ratowniczego Fort-de-France na Martynice.

Dopiero pięć dni po zdarzeniu żona kapitana zadzwoniła do córki po raz drugi i powiadomiła o wypadku. Na podstawie informacji i pozycji jednostki uzyskanej od operatora sieci Iridium udało się namierzyć jacht. Statek „Orange Star” podjął żonę armatora z pokładu „Vaganta”. Opuszczony jacht osiadł na rafie, a następnie z poważnymi uszkodzeniami wylądował na plaży Tobago.

Podjęte na szeroką skalę poszukiwania rozbitka, zarówno przez jednostki lotnicze, jak i statki, nie przyniosły rezultatów. Ze względu na brak fizjologicznych możliwości przeżycia człowieka w wodzie wieczorem 29 listopada akcję poszukiwawczą zakończono.

WNIOSKI ZAWARTE W RAPORCIE KOŃCOWYM PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

Badając wypadek, do jakiego doszło na jachcie „Vagant”, Komisja poddała szczegółowo analizie kwalifikację i kondycję psychofizyczną armatora, przyjętą przez niego technikę żeglowania, wyposażenie jachtu, ze szczególnym uwzględnieniem środków ratowniczych i łączności, procedury postępowania inspektora operacyjnego MROK w Gdyni. Odnośnie do jachtu i armatora zwrócono uwagę na:

- brak odpowiednich żagli do żeglugi pasatowej,
- prowadzenie spinakera bez spinakerbomu, co wymagało bardzo uważnego sterowania ręcznego oraz wychodzenia z kokpitu do regulacji szotów,

- brak radiopławy EPIRB lub PLB, brak AIS, ręcznego odbiornika nawigacji satelitarnej oraz przenośnego radia VHF DSC,
- nieuzasadnioną oszczędność energii elektrycznej, która prowadziła do wyłączania wszystkich urządzeń nawigacyjnych i łączności,
- brak instrukcji postępowania w sytuacjach awaryjnych,
- nieprzeprowadzanie szkolenia z zakresu alarmów: człowiek za burtą, wodny, pożarowy, łodziowy,
- podjęcie decyzji płynięcia przez ocean w załodze dwuosobowej,
- nieużywanie kamizelek ratunkowych ani asekuracyjnych podczas pracy na pokładzie.

KOMENTARZ DO RAPORTU KOŃCOWEGO

PKBWM

Wypadnięcie za burtę i śmierć kapitana jachtu „Vagant” to jeden z tych wypadków, których przyczyną był wyłącznie tzw. czynnik ludzki. W żadnym razie nie może tu być mowy o działaniu siły wyższej. Bezpośrednią przyczyną znalezienia się armatora za burtą był brak zabezpieczenia w postaci kamizelki asekuracyjnej. Jak wykazało badanie, ani armator, ani inne osoby na pokładzie jachtu nie nosiły na sobie środków asekuracyjnych i ratowniczych podczas przebywania na pokładzie. Okazało się także, że towarzysząca kapitanowi żona nigdy nie została przeszkolona w zakresie zachowania się w sytuacjach awaryjnych. Zgubny okazał się także zwyczaj żeglowania z wyłączoną radiostacją i urządzeniami nawigacyjnymi. W krytycznej sytuacji nie można było wysłać ani uproszczonego alarmu DISTRESS, ani zaznaczyć pozycji rozbitka poprzez naciśnięcie klawisza MOB na ploterze. W kabinie nawigacyjnej nie było także instrukcji alarmowej, choćby procedury nadawania DISTRESS i MAYDAY. Jedno z kół ratunkowych nie nadawało się do natychmiastowego użycia na skutek uszkodzenia, do jakiego doszło kilka miesięcy wcześniej. Prawdopodobnie kobieta, która pozostała sama na pokładzie na środku oceanu, przeżyła całą sytuację dzięki telefonowi satelitarnemu.

Niestety zwyczaj, jakie panowały na pokładzie „Vaganta” nie są w polskim żeglarstwie niczym odosobnionym. Większość kapitanów nie nosi pasów asekuracyjnych i nie wymaga tego od załogi. Co więcej, także podczas kursów żeglarskich, również instruktorskich, można zauważyć brak kamizelek asekuracyjnych i (lub) ratunkowych. Powoduje to co roku wiele wypadnięć za burtę, co bardzo często kończy się tragicznie. Dla przykładu można choćby wymienić wypadnięcie załoganta z jachtu „Yachting” czy skippera niemieckiego jachtu „Scheria”, który znalazł się za burtą niemal tuż przed wejściem do Kołobrzegu.

Osobnym zagadnieniem jest wyłączanie radiostacji. Częstym argumentem skipperów jest, podobnie jak w przypadku „Vaganta”, oszczędność energii elektrycznej. W trybie nasłuchu pobór energii radiostacji VHF DSC jest minimalny. Rzeczywistych powodów takiego zachowania należy raczej upatrywać



Elementy osprzętu spinakera

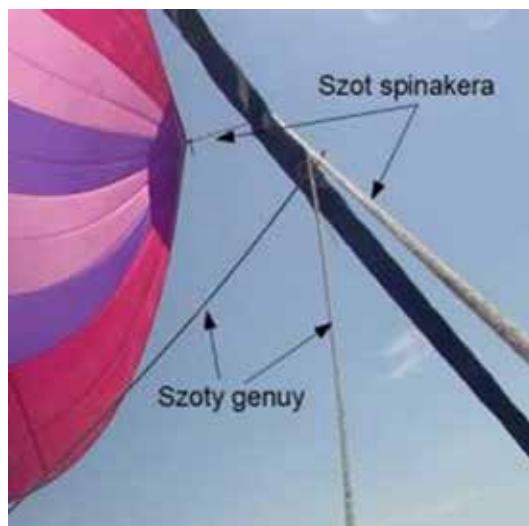
w braku umiejętności obsługi radia oraz nieznajomości języka angielskiego. Takie zachowanie ma często fatalne skutki, ponieważ główną funkcją radiostacji jest właśnie skuteczne wzywanie pomocy. Żeby jednak urządzenie spełniło swoją rolę, musi być cały czas włączone, mieć aktualną pozycję, a na pokładzie poza skipperem co najmniej jedna osoba musi być przeszkolona z podstawowej obsługi. Konieczne jest także umieszczenie w widocznym miejscu obok radia instrukcji alarmowania w niebezpieczeństwie.

Okolicznościom śmierci armatora „Vaganta” dramatyzmu dodaje fakt, że 74-letni mężczyzna realizował marzenie swojego życia – rejs dookoła świata na własnym jachcie. W trakcie żeglugi przez ocean doszedł do wniosku, że przeliczył się z siłami. Postanowił przerwać podróż i sprzedać jacht. Do zbawczego portu zabrakło mu tylko trzech dni żeglugi. Cała historia mogła potoczyć się inaczej, gdyby nie fatalny ciąg zdarzeń.

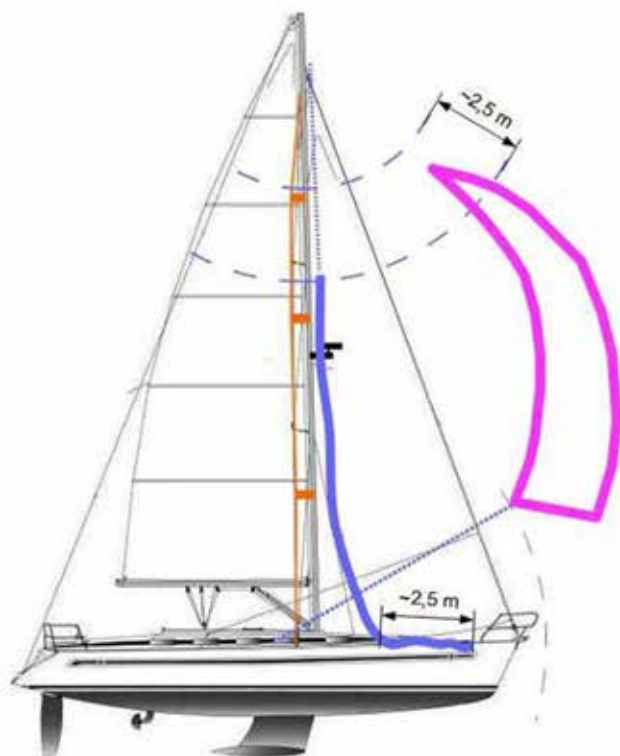
Cześć Jego pamięci! ■



Sztot spinakera, LB



Sztot spinakera, PB



Buchta fału spinakera. Zdjęcie wykonane 4 dni po wypadku

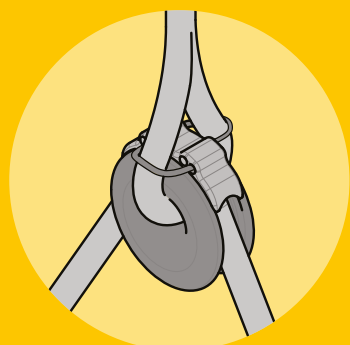
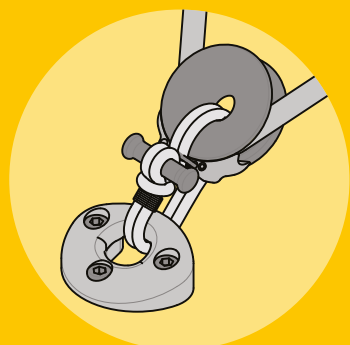
Przybliżone faktyczne
wymiary spinakera
i rękawa

fot. arch. Dzięki uprzejmości
Państwowej Komisji Badania
Wypadków Morskich

Sector

Mały ciężar wielka wytrzymałość.

Najlepsze rozwiązanie do bezpiecznego
przenoszenia dużych obciążeń.



antal

www.antal.it



taurus@taurus.gda.pl – www.taurus.gda.pl

Dostępne w 4 rozmiarach

PROGRAM MILES & MORE W BANKU PEKAO S.A.



**Płać prestiżowymi kartami kredytowymi Pekao,
zbieraj mile i wymieniaj je na bilety lotnicze
w programie Miles & More.**

Rzeczywista roczna stopa oprocentowania (RRSO) dla Pekao World Elite Mastercard wynosi 28,76%. Kalkulacja przygotowana na 6.08.2024 r. na reprezentatywnym przykładzie. Rzeczywista roczna stopa oprocentowania (RRSO) dla Pekao Visa Infinite wynosi 31,58%. Kalkulacja przygotowana na 6.08.2024 r. na reprezentatywnym przykładzie. Szczegółowe informacje o kartach dostępne są na www.pekao.com.pl/private-banking/rachunki-i-karty. Szczegółowe warunki Programu „Zbieram mile z prestiżową kartą kredytową Pekao”, w tym transakcje niepodlegające naliczeniu mil, określa regulamin dostępny na www.pekao.com.pl/private-banking/rachunki-i-karty. Program realizowany jest przez Bank Pekao S.A. we współpracy z Miles & More GmbH oraz Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A. Listę linii lotniczych biorących udział w programie Miles & More, zasady przedłużania ważności mil, regulamin programu Miles & More oraz katalog nagród znajdziesz na www.miles-and.more.com oraz na koncie uczestnika programu Miles & More. Informacje tu zawarte nie są ofertą w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Kredytodawcą jest Bank Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna. Bank podejmuje decyzję o wydaniu karty kredytowej i udzieleniu limitu kredytowego po ocenie zdolności kredytowej. | **Bank Pekao S.A.**