



The Small Ship Race cz. III

Marcin Siwek



Ruszam na podbój Bałtyku

CBA donosi o kolejnych układach. Są one nawet tam, gdzie ich nie ma. Zresztą to jest oczywista oczywistość. Ja od dawna wypatruję takiego układu. Żeby tak na południu był rozległy wyż i żeby stabilnie powiało na północ...

Tracę wiarę. Stabilny układ? W Polsce? Nie pozwolą na to, przecież „jesteśmy pod dobrymi skrzydłami”. Chyba żeby jakaś prowokacja. Jak ja chcę liberalizacji przepisów, to pewnie jestem liberał. Skoro tak, to załatwili mi ten południowy wiaterek, żeby się samobójca sam wykończył. Będzie jednego liberała mniej. Przeglądam w Internecie prognozę i... Własnym oczom nie wierzę. Powstaje nowy układ. POtężny. POłudniowy. Jest nadzieja. Dzwonię do Mirka Kukułki. Ma czas. Może mnie asekurować. W pracy co godzinę sprawdzam wykresy pogodowe. Wieczorem pakuję się i wyjeżdżam z Warszawy. W nocy z Gdańska zabieram mojego Optimista i o 0300 jestem w Gdyni. Rano pakujemy RIB-a na przyczepę, Optimista na RIB-a i ruszamy do Kołobrzegu. O 2000, po otaklowaniu mojego jachtu i zasztautowaniu wszystkiego, Mirek pyta o słabe punkty tej wyprawy. Odpowiadam, że są tylko dwa: ja i mój jacht. O 2100 schodzimy na wodę (dobrze mieć jacht, którego nie trzeba slipować ze slipu). O 2200 odprawiamy się u straży granicznej. Nie za bardzo rozumieją, o co chodzi. Ale nie o to chodzi. Ważne, że można płynąć. W kapitanacie proszę przez VHF o pozwolenie wyjścia w rejs zagraniczny. Kilka pytań i grzeczności, i proszę bardzo – można płynąć.



Parówkowym skrytożercom mówimy nie!

Do północy wiatr siada. Między 0100 a 0200 nie wieje w ogóle. Tkwię kilka mil od portu. Jest ostatnia noc września. Jutro październik. Chciałem ten rejs odbyć w maju lub czerwcu, kiedy dzień jest długi i trochę cieplejszy. Nie myślałem wtedy, że zakończę go w październiku. Ale wiedziałem, że powodzenie tej wyprawy w wielkim stopniu zależy od pogody. Nocą żeglujecie się bajecznie. Odgłosy jachtu są spotęgo-

wane, a bezmiar wody zlewa się z bezmiarem nieba. To czas refleksji. O 0200 wiatr się wzmacnia. Żeglujecie coraz szybciej. I jak zwykle wypatruję brzasku i wschodu słońca, nie łudząc się tym razem, że rano dostanę kubek gorącej kawy. Stabilny południowy wiatr o sile do 2^oB niesie mnie na północ. Po kilkunastu godzinach żadna pozycja ciała nie daje się już zaakceptować. O 1600 widzę zarys Bornholmu. Myślę, że jestem już na miejscu, że

udało mi się. Ten przyływ emocji okazuje się dla mnie zgubny. Gdy liczę, że przede mną jeszcze kilka godzin żeglugi, ogarnia mnie ogromne zmęczenie. Kilka razy łapię się na tym, że przysypiam. Czuję jak boleśnie spada mi głowa. Wszystko zaczyna mnie boleć. Zbyt często robione pomiary sprawiały wrażenie, że mój jacht się nie posuwa. Płynąłem 3 do 5 knotów. Zarysowujące się kontury budowli były jak w filmie. Niemożliwe do dotknięcia.



**Galeria zdjęć z regat
o „Błękitną Wstęgę Zatoki Gdańskiej”
na płycie DVHD**

JACHTING



Wypinając spinaker steruję stopami



Do Bornholmu pozostało 15 mil



Nuda Panie

Słoneczko, znudzone moją bezczynnością, zaszło, pozostawiając za sobą rozświetlone chmury. Bornholm rozświetlił się skupiskami świateł. Wyłowilem wśród nich dwa czerwone, migające światła lewej strony wejścia do portu. Były bardzo odległe. Na szczęście wiatr się wzmagał. Wreszcie widziałem jak zbliżam się do końca rejsu. Coraz częściej mijałem gęsto rozstawione sieci. Pomyślałem wtedy, że było warto. Nawet gdybym płynął jeszcze kilka godzin, to ta bliskość lądu,

W etapowym rejsie z Gdyni do Bornholmu przepłynąłem łącznie ok. 160 mil morskich.

W kokpicie spędziłem ok. 59 godzin.

Do rejsu przygotowywałem się 2 lata.

Pomogło mi wielu wspianych ludzi.

Połowa z nich nie wierzyła, że to możliwe.

Ja sam nie wiem, w której byłem połowie.



No, nareszcie

ginące światło latarni morskiej z lewej burty oraz nadzieja wsparłyby mnie i tak bym dopłynął. Do portu wszedłem o godz. 2100. Nikt nie zdziwił się na mój widok. Nikt nawet nie pomachał mi ręką. Było pusto i cicho. Wdrapałem się na betonowe nabrzeże. Wyjęliśmy jacht na ławkę. Roztaklowanie i spakowanie mojego Optimista na ponton Mirka zajęło 50 minut. Trochę się ucieszyłem,

że to już koniec, ale też zmar-twiłem się. Bo to już koniec. Czy się bałem? Jasne, że się bałem. Najbardziej tego, że przestanie wiać – będę tkwił w bezruchu i bez alternatywnego napędu. Bałem się też, że zasną i jeśli puszczyć rumpel, to jacht błyskawicznie wyostrzy i po zwrocie wywróć się, lecąc pod łódkę. W nocy to wygląda nieprzyjemnie. Nie bałem się



Pakowanie / zdjęcia: M. Kukulka

natomiast, że nie wytrzymam i się wycofam. Przecież nikomu nie obiecywałem, że się uda. O 2230 ruszyliśmy w drogę powrotną. Zadałem sobie pytanie, po co ja to robię? Nie znalazłem żadnej sensownej odpowiedzi. Po powrocie do Kołobrzegu, spakowaniu sprzętu na przyczepę i krótkiej drzemce ruszyliśmy do Gdyni. Tam należało znowu zwodować RIB-a Mirka. Jego łódź

musi być zawsze gotowa do akcji. Bez niego ten rejs by się nie odbył. Kiedy wieczorem położyłem się spać, nie zasnąłem, ja po prostu zniknąłem. Rano natomiast urodziłem się na nowo i ruszyłem do pracy. Trzeba marzyć. ■

Relacja z poprzednich etapów wyprawy na www.marcinsiwek.pl.


市
友文
西在市帖文
在市帖小先西
和在市帖西友
友喜西
民

ORYGINALNE JAPŃSKIE POCHODZENIE

BARDZO NISKIE ZUŻYCIE PALIWA

NAJMNIEJSZY CIĘŻAR
WŚRÓD SILNIKÓW PRZYCZEPNYCH

NOWA LINIA-WIELOWARSTWOWA
POWŁOKA DO POKRYWANIA SILNIKÓW

 marcomarine

www.marco-marine.com.pl

ul. Łady 2, 71-605 Szczecin, tel. 0-91 42 30 225, tel. fax 0-91 422 99 37, biuro@marco.com.pl

