

Promocyjna supercena Jachtingu: 9,99 PLN

DOBRA PRAKTYKA ŻEGLARSKA

NUMER

12/01  
2017

# JACHTING

WWW.JACHTING.COM

VIB NA OKŁADCE

WAUQUIEZ  
PILOT SALOON 48  
MADE BY *Wauquiez*

**PANTAENIUS**  
Ubezpieczenia Jachtów

STORY

SAGA ZAŁOGI  
ROJBRA

JACHTOSTOP

JAK ŻEGLOWAĆ  
ZA DARMO

ODWAGA

WEDŁUG MARTY  
SZIŁAJTIS-OBIEGŁO



Cena 9,99 PLN  
w tym 8% VAT  
ISSN 0857-4337  
INDeks 363014

01







Żeglarstwo to nieuleczalna choroba,  
która gna człowieka na wodę...

# MÓJ PIERWSZY KAPITAŃSKI REJS



Sławomir  
Michałowski

W listopadzie 2015 r. zaczęliśmy organizować rejs, dla mnie i kolegi Jarka pierwszy kapitański. W grudniu wycarterowaliśmy jacht. I to nie były jakie, ale jacht-legendę – s/y „Copernicus”. Zimą skompletowaliśmy załogę, a potem były przygotowania, które objęły wszystko, co miało sprawić, by żegluga była bezpieczna i spokojna. Wiosną trenowaliśmy intensywnie manewry portowe w Pucku. Zrobiliśmy wiele, aby wyprawa się udała, ale na wodzie przecież wszystko się może zdarzyć.



W końcu nadchodzi wrzesień i w Gdyni stawia się załoga: Sławek i Jarek (załoga: kapitan i pierwszy oficer), Piotr, Andrzej (oficerowie wachtowi), Janusz, Wojtek, Rafał (załoga) oraz Mateusz (doświadczony wsparcie w razie nieprzewidzianej sytuacji). W marinie przejmujemy „Copernicusa”. To nasz pierwszy rejs kapitański, więc drobiazgowo sprawdzamy jacht i jego wyposażenie. Trochę to trwa, ale lepiej sprawdzić wszystko przy kei, niż mieć problem, gdy najbliższy ląd to dno morza. Muszę jednak przyznać, że jednostka jest wzorowo przygotowana przez armatora – żadnych usterek, niesprawności czy braków. Ustalamy, że pierwsze pół rejsu ja jestem kapitanem, a Jarek pierwszym oficerem, a potem zamiana ról. Ładujemy bagaże, dzielimy załogę na wachty i omawiamy kwestie bezpieczeństwa. Jesteśmy gotowi do wyjścia. Jacht ma 14 m długości i stoi w głębi basenu. A na kei bosman i inni obserwują moje odejście. Nagle dostrzegam, że basen portowy jest malutki, a jacht ma rozmiary lotniskowca. Nie ma jednak co czekać. Odstawiam rufę na szpringu i wychodzę na wsteczny. Odejście wychodzi tak jak chciałem. A więc pierwsze koty za płoty.



## WYPŁYWAMY

Płyniemy na żaglach do Helu, gdzie cumujemy naprzeciwko „Generała Żaruskiego”. Pierwsze kapitańskie cumowanie odbyło się bez problemów. Idziemy na zakupy – w supermarkecie trzy duże wózki sklepowe szybko zapełniają się artykułami. Klient z kolejki do sąsiedniej kasy, widząc nasze duże zakupy, pyta się nas, czy to na jakiś konkurs? Gdy kasjer kończy pracę, paragon ma ponad pół metra długości. Wózkami jedziemy przez cały Hel do mariny i ładujemy sprawunki na pokład. Po sprawdzeniu prognozy pogody wieczorem wychodzimy do Karlskrony.

W nocy jest duża fala. Im bliżej rana, tym bardziej kolejni załoganci przegrywają z Neptunem. Na szczęście jednak liczba sprawnych osób wystarcza do prowadzenia jachtu. Rano wiatr ucicha. Zrzucamy więc żagle i idziemy na silniku kołysani dużą martwą falą. Zrzucanie żagli w takich warunkach to walka z nieważkością na śliskim, mokrym pokładzie. Załoga pamięta jednak o bezpieczeństwie i cały czas nosi kamizelki oraz jest przypięta szelkami do jachtu.

W ciągu dnia fala znika i odsypiamy chorobę. Wszyscy są już zdrowi i odporni na bujanie. Mijamy platformy wiertnicze – jest zasięg, więc korzystamy z telefonów na środku morza! Po południu do Karlskrony mamy jeszcze 70 mil. Będziemy tam zatem następnego dnia rano.

PRZY MOIM NAZWISKU  
JEST DOPISEK „KAPITAN”.  
SIEDEM LITER – TYLKO  
TYLE I AŻ TYLE!  
NIE ŚPIĘ SPOKOJNIE,  
ALE PODŚWIADOMIE  
ODBIERAM TO, CO SIĘ  
DZIEJE NA POKŁADZIE

Cały czas czuję ciężar odpowiedzialności za jacht i załogę. To uczucie będzie mi towarzyszyło przez najbliższe dni. Potwierdza to wpis w dzienniku jachtowym. Przy moim nazwisku jest dopisek KAPITAN. Siedem liter – tylko tyle i aż tyle! Nie śpię spokojnie, ale podświadomie odbieram to, co się dzieje na pokładzie. Każda zmiana kursu, obrotów silnika, ruch w kokpicie, łopot żagla to wybudzenie i pytanie do oficera wachtowego, o co chodzi.

## WIZYTA W KARLSKRONIE

Jak dotąd rejs przebiega spokojnie. O północy zbliżamy się do TSS („autostrady” dla statków) pod Olandią.





Nie śpię, bo jako kapitan muszę tu prowadzić jacht. Obserwujemy światła jednostek, robimy namiary i analizujemy, jakim kursem statek płynie, jak szybko, czy przejdzie nam przed dziobem, czy musimy zmienić kurs, aby go przepuścić. Przeszliśmy rutę i o drugiej idę spać, ale o świcie znów na pokładzie, bo zbliżamy się do Karlskrony. Wejście jest dobrze oznaczone,

lecz trzeba uważać na ruch. Za nami idzie wielki prom. Oprócz mnie i wachty wszyscy śpią – kapitan to obowiązki, a nie przywileje.

Idąc według pław i nabieżników, wchodzimy do mariny i po półtorej doby żeglugi cumujemy. Robimy klar na pokładzie i wreszcie czas na upragniony prysznic. Po późnym śniadaniu ruszamy do miasta. Zwiedzamy muzeum morskie, na rynku pijemy kawę i uroczymi uliczkami wracamy do mariny. Jeszcze tankujemy, kupujemy świeże pieczywo i po kolacji idziemy spać, bo następnego dnia wcześniej wychodzimy w dalszą podróż.



#### BORNHOLM I ZAMIANA RÓL

Ranek wita nas pięknym wschodem słońca. Z Karlskrony wychodzimy inną drogą. To malownicze, ale wąskie przejścia. Oglądamy Karlskronę od strony wody, ale przede wszystkim obserwujemy znaki nawigacyjne. Tor wodny jest wąski, a obok są mielizny i wysepki. Jeszcze przechodzimy most obrotowy Hastholmen, jeszcze godzina na silniku między szkierami i wpływamy na zatokę Hanöbukten. Wreszcie stawiamy fok, grot i bezan. Po południu wchodzimy do jednego z fiordów. Wąski, po obu stronach skały o bajkowych

kawa nie wyklucza  
herbaty ☺

**JACHTING MOTOROWY**  
WE'RE BOATING TOGETHER

[www.motorowy.pl](http://www.motorowy.pl)







kształtach i las. Co jakiś czas ukazują się malownicze czerwone domki. Piękne widoki, lecz trzeba uważać na mielizny. Na końcu fiordu jest mała przystań, ale my stajemy na boi. Po obiedzie wychodzimy z fiordu i obieramy kurs na Bornholm.

Wieczorem wiatr wzrasta do 5°B. Bijemy nasz rekord prędkości – 8,5 w. O zmroku zrzucamy grot. Na fok i bezanie i tak robimy 5 w., a nie chcę na noc zostawiać grota, bo jego zrzucanie jest trudniejsze niż pozostałych żagli. Idziemy na wiatr i pod fale. Załoganci próbują spać mimo tego, że latają w kojach we wszystkie strony. Jednak już nikt nie choruje. Jestem z wachtą do północy. Gdy już chcę iść spać, to na horyzoncie pojawiają się światła dwóch statków idących na nas. Czekam więc, aż się minie i o 0200 kładę się spać. Spałem aż dwie godziny! Zbliżamy się do TSS nad Bornholmem. Wchodzę na pokład i już nie chce się spać. Statki idą w obie strony, a my musimy przeciąć im drogę. Znow więc obserwowanie innych jednostek, analizowanie, czy przejść przed dziobem, a może za rufą. Płyną masowce, kontenerowce, promy i tankowce. W końcu po dwóch godzinach wychodzimy za rutę. Przed nami już tylko Bornholm. Kładę się spać, lecz zaraz mam pobudkę. Podchodzimy do Allinge. Jednak do portu będzie teraz wchodził Jarek. Tak więc jest zmiana kapitana, co notujemy w dzienniku pokładowym. Od tej pory nasze bezpieczeństwo (i kaucja za jacht) w rękach Jarka. Ja jestem teraz pierwszym oficerem.







## GÓRUJĄCY PONAD MIASTECZKIEM ALLINGE ZAMEK HAMMERSHUS ZOSTAŁ WZNIESIONY OK. 1255 R.

Cumujemy w Allinge, malowniczym miasteczku z małym portem. W marinie jest kilka jachtów, w tym jeden australijski! Nie ma tu stacji benzynowej, więc po śniadaniu Jarek, Mateusz i Andrzej płyną do sąsiedniego portu zatankować, a my w kawiarni sączymy kawę. Cóż, jak się nie jest kapitanem, to można odpocząć. Po powrocie z tankowania idziemy przez wzgórza i lasy Bornholmu do zamku Hammershus, podziwiając piękne widoki. Zamek to monumentalne ruiny, malowniczo usytuowane na wysokim klifie. Po wycieczce wypływamy do Christiansø. Jarek cumuje tam już po zmroku. Robimy spacer między małymi domkami i budynkami dawnych koszar. Przemierzamy wąskie uliczki, a raczej chodniki (na wyspie nie ma samochodów) oświetlone latarenkami. Sceneria bajkowa – rozglądamy się, może zobaczymy gdzieś trolla?

### CZAS POWROTU

Późnym wieczorem wychodzimy w morze – kurs Łeba. Po raz pierwszy w tym rejsie pełnię wachtę, która kończy się o północy. Przespałem całą noc! Nie budziły mnie zmiany obrotów silnika, łopot żagli, zmiany kursu. Po prostu spałem. Teraz to Jarek, kapitan, nie dosypia. Drogę do Łeby pokonujemy trochę na żaglach, trochę na silniku. Po drodze robimy ćwiczebne podejścia do człowieka za burtą. Wykonujemy także ćwiczenia z węzłów. Po południu wchodzimy do Łeby. Stajemy w ładnej i nowoczesnej marinie. Gdy jemy obiad, w porcie pojawia się młoda para. Robią zdjęcia. Z chęcią korzystają z naszej propozycji zdjęć z prawdziwym jachtem. I w ten sposób „Copernicus” wziął udział w sesji zdjęciowej. Następnego dnia o 0700 na nogach jestem ja, Jarek i Mateusz. Reszta załogi śpi. We trzech więc wychodzimy z portu. Załoga się budzi, gdy jesteśmy w kanale



portowym lub za główkami portu. Długimi halsami idziemy w kierunku Władysławowa. Po drodze obserwujemy statki idące przy Ławicy Słupskiej. Wieczorem wiatr ucicha, więc zrzucamy żagle i na silniku mijamy Karwie, Jastrzębią Górę i Rozewie. Do Władysławowa podchodzimy już po ciemku. Po nabieżnikach wchodzimy do portu i cumujemy o 2200 w Y-bomach. Po zacumowaniu czeka nas niemiła niespodzianka – WC i prysznic czynne są w godzinach 0800–2000, a poza tym tylko przenośna toaleta, która nie pachnie kwiatami. Koniec dnia jest jednak fajny – w przytulnej restauracji obok portu jemy smaczną kolację.

Rano z Władysławowa wychodzimy we mgle. Włączamy światła nawigacyjne, wystawiamy oko na dziobie. Idziemy wzdłuż Półwyspu Helskiego. Co 15 min nanoszę pozycję na mapie i koryguję kurs. Nawigując we mgle, trafiamy jednak tam, gdzie chcieliśmy, czyli do znaku kardynalnego przed wejściem do portu Hel. Czuję satysfakcję z dobrze wykonanej roboty nawigatora. W południe cumujemy w Helu. Wreszcie prysznic. Mamy zapas czasu, więc ćwiczymy jeszcze manewry portowe i wychodzimy do Gdyni. Na zatoce mgła znika, co przyjmujemy z ulgą, bo widać sieci rybackie. Wchodzimy do mariny, tankujemy paliwo, a potem płyniemy na stałe miejsce „Copernicusa”. Obok stoi szkuner „Warszawska Nike” co powoduje, że Jarek

ma ciasne cumowanie. Wymaga to ścisłej współpracy całej załogi, ale dajemy radę – rejs uczynił z nas zgraną ekipę. I to już jest ostatnie cumowanie. Sprzątamy jacht i jemy późny obiad. Ja i Jarek mamy jeszcze robotę papierkową – wystawienie opinii z rejsu, wypełnienie kart, wpisy do książeczek żeglarskich. Na koniec podziękowanie załodze za bezpieczną żeglugę i miłą atmosferę oraz rozdanie opinii z uściskiem dłoni. A wieczorem kapitańska kolejka rumu dla całej załogi. Kończy się rejs (8 dni, przebytych 512 Mm, 111 godz. pływania), ale już snujemy plany na następny. Cóż, żeglarstwo to nieuleczalna choroba... ■



Fot. arch. autora

**Akademia  
JACHTINGU**  
www.akademia-jachtingu.pl

- ♦ bogate doświadczenie szkoleniowe
- ♦ flota jachtów świetnie dostosowana do potrzeb szkoleniowych
- ♦ bardzo dobre wyniki egzaminów naszych kursantów
- ♦ samodzielny ośrodek egzaminacyjny

## SOLIDNA SZKOŁA ŻEGLARSTWA

- ♦ kursy na patenty żeglarskie i motorowodne
- ♦ kursy żeglarskie w systemie RYA
- ♦ rejsy stażowe
- ♦ kursy specjalistyczne: m.in. SRC, nawigacja klasyczna i elektroniczna



Proponujemy indywidualny plan rozwoju wszystkim naszym kursantom.  
Nie wiesz jaki kurs wybrać? Napisz nam czego oczekujesz a my chętnie doradzimy.  
info@akademia-jachtingu.pl, tel. 507 455 798, www.akademia-jachtingu.pl