

DOBRA PRAKTYKA ŻEGLARSKA

NUMER
07/08
2019

JACHTING

WWW.JACHTING.COM

Cz. VI



AZIMUTH
casual yachting clothing

VIB NA OKŁADCE

FONTAINE PAJOT ALEGRIA 67 MADE BY



FONTAINE PAJOT

NASZE WYPRAWY

Z DZIEĆMI NA POKŁADZIE

MAJÓWKA

IDZIE ZIMA, A MARZYĆ TRZEBA

TROCHĘ TECHNIKI

ROZŁÓŻ SKRZYDŁO



Cena 12,00 zł
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4337
INDEKS 363014





MAJÓWKA 2019 W CHORWACJI



Stawomir
Michałowski

Jacht już wyczarterowany zimą, załoga skompletowana na długo przed majówką. A teraz wreszcie nadszedł czas rejsu. Ruszamy z Warszawy o 1500. Ale tuż przed rozpoczęciem podróży dostajemy maila od agencji czarterowej, że nasz jacht został właśnie rozbity przez zdającą go załogę. Od razu dopadają nas czarne myśli, że rejs skończył się, zanim wyjechaliśmy w ogóle z domu. Ale w tym samym mailu agencja informuje nas, że w zamian dostaniemy inny jacht. Zamiana jest dla nas korzystna, bo przy zachowaniu warunków czarteru dostajemy praktycznie nowy jacht i nieco krótszy (ciut poniżej 12 m), co powoduje, że opłaty w marinach będą liczone jak dla jachtów o długości do 12 m, a nie jak dla większych. Reakcja agencji czarterowej utwierdziła nas w przekonaniu, że wybraliśmy dobrego partnera dla czarteru.

Mając nadzieję, że limit niespodzianek został już wyczerpany, ruszamy w drogę. Jedziemy w dwóch samochodach – w sumie 7 osób. Celem na dziś jest Mikulov – miasto na granicy czesko-austriackiej. Na miejsce docieramy około 2300. Mamy trzypokojowe mieszkanie i wygodne łóżka. Po szybkiej toalecie kładziemy się spać, aby nazajutrz ruszyć jak najwcześniej. Rano pobudka około 0600, ale nie jest źle, bo w dalszą drogę ruszamy już o 0700. Jedziemy bez korków. Tylko na granicy słoweńsko-chorwackiej stoimy kilka minut w kolejce do odprawy. Sama odprawa polega na pokazaniu przez okno dowodów i bez zatrzymywania się wjeżdżamy do Chorwacji.

NOWA JEDNOSTKA

Do mariny Kremik w Primosten docieramy około 1700. Od razu przystępujemy do przejęcia jachtu. Ponieważ to jest jacht zastępczy, to chwilę trwa uzupełnianie wyposażenia (raczej drobne elementy, nieistotne dla sprawności technicznej i bezpieczeństwa żeglugi), sprawdzenie listy wyposażenia, oględziny kadłuba, żagli, silnika, zęzy, oraz wyjaśnianie warunków ubezpieczenia kaucji. Ale około 2000 jesteśmy już po przejęciu

jachtu. Brakuje jeszcze internetu, ale to ma być wyjaśnione nazajutrz. Mamy jeszcze chwilę na zakupy. Do supermarketu w Primosten przyjeżdżamy w ostatniej chwili przed zamknięciem. Zakupy robimy więc w ekspresowym tempie, za plecami cały czas mając panią z obsługi, pokazującą nam co chwilę zegarek. Wnioskujemy z jej nerwowości że 2100 to nie godzina zamknięcia sklepu, ale moment, gdy wyłączają światło i zamykają drzwi na cztery spusty. Jak się później okazuje – mimo takich ekspresowych wręcz zakupów nie pominęliśmy żadnej ważnej pozycji, chociaż lista zakupowa w niektórych miejscach była ogólna. Po powrocie na jacht sztauuujemy zapasy. Po dniu pełnym wrażeń wszyscy szybko kładą się spać.

DO MARINY KREMIK
W PRIMOSTEN DOCIERAMY
OKOŁO 1700. OD RAZU
PRZYSTĘPUJEMY DO PRZEJĘCIA
JACHTU. PONIEWAŻ TO
JEST JACHT ZASTĘPCZY, TO
CHWILĘ TRWA UZUPEŁNIANIE
WYPOSAŻENIA



OSTATNIE PRZYGOTOWANIA I W DROGĘ!

Niedziela wita nas pięknym słońcem. Rano czekamy jeszcze na obiecaną kartę SIM do pokładowego routera – przecież bez internetu młodsza część załogi nie przeżyje rejsu! Jeszcze drobne zakupy uzupełniające i około 1200 ruszamy w rejs. Jacht stoi w głębi mariny, więc pierwsze wyjście nieznanym jeszcze jachtem, o niepoznanych jeszcze właściwościach manewrowych i do tego przy szkwałach, jest trochę stresujące. Mimo że armator stoi na kei i patrzy odejście idzie bez problemów. Podejście *alongside* (czyli burtą) do stacji benzynowej po uzupełniające tankowanie (by na start był pełny zbiornik) to już prosta sprawa. Przecież to nic nadzwyczajnego w portach bałtyckich, gdzie pływamy

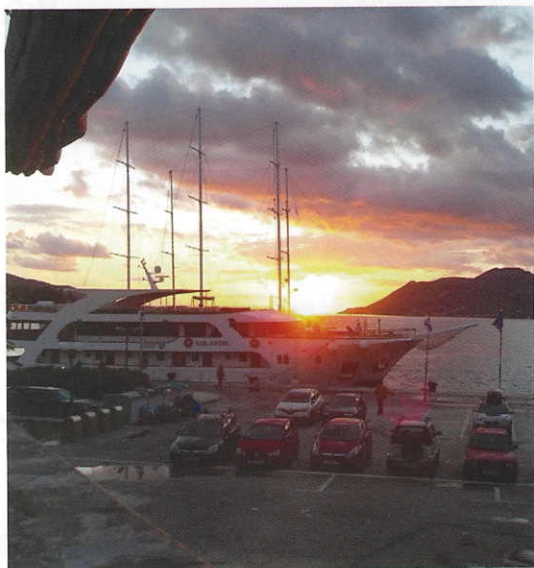


częściej. Po uzupełnieniu paliwa wychodzimy z Mariny Kremik w Primosten na morze. Pierwotny plan zakładał żeglugę na wyspę Vis, ale wiatr wieje dokładnie w dziób, więc nie ma sensu przez cały dzień halsować pod wiatr, tym bardziej że stosunkowo późno wyszliśmy z portu. Dlatego podejmuję decyzję, by iść do Trogiru. Płyniemy pełnym bajdewindem, wiatr około 14 węzłów, więc od razu pierwszego dnia załoga ma możliwość przyzwyczajania się do bujania. Ale nie ma z tym problemu i nikt nie rozmawia z rybkami. W trakcie żeglugi ustalamy prawa drogi, by osoby biorące pierwszy raz udział w rejsie miały pojęcie kto i kiedy ma pierwszeństwo. Opowiadam więc o prawych halsach itp. i od



razu mamy pokaz praktyki. My idziemy bajdewindem prawego halsu, a kursem kolizyjnym zbliża się do nas z oddali jacht płynący lewym halsem. Więc mówię, że pewnie nas widzą i ustąpią, bo my idziemy prawym halsem, a oni lewym. Ale cały czas go obserwuję i widzę, że tamten jacht nic nie robi, nie zmienia kursu. Więc nie czekając na zbytne zbliżenie, odpadam, by go przepuścić. Jak tamci przechodzą przed nami, to widzę, że jacht idzie na autopilocie, a załoga przebrana za piratów imprezuje w najlepszej! Ale już po minięciu orientuję się, że wymuszono pierwszeństwo i zostajemy przeproszeni przez UKF. Czyli był wykład z teorii oraz praktyczny pokaz prawa drogi.

PŁYNIEMY PEŁNYM BAJDEWINDEM, WIATR OKOŁO 14 WĘZŁÓW, WIĘC OD RAZU PIERWSZEGO DNIA ZAŁOGA MA MOŻLIWOŚĆ PRYZYWYCZAJENIA SIĘ DO BUJANIA



Na kilka mil przed Trogirem włączamy silnik i do mariny ACI wchodzimy tuż przed zmierzchem. Marina jest pięknie położona – naprzeciwko starego miasta i twierdzy. Jemy obiadokolację i już po zmroku ruszamy na spacer po starym Trogirze. Piękne kamienne domy, wąskie uliczki, gra świateł latarni ulicznych. Przy ładnie oświetlonym nadbrzeżu dla statków wycieczkowych stoi szpaler palm. Po prostu bajkowa sceneria. Gdy kończymy spacer, to na horyzoncie pojawiają się coraz częściej błyskawice, co motywuje nas do powrotu na jacht.



NIEPLANOWANE ATRAKCJE

Rano wychodzę do kokpitu i niespodzianka – bimini stało się basenem. Dzbankiem wylewam za burtę około 90 litrów deszczówki. Na szczęście konstrukcja bimini jest na tyle wytrzymała, że nie odkształciła się pod takim obciążeniem. Przed wyjściem kupujemy pieczywo i uzupełniamy prowiant, wymieniamy w banku euro na kuny i przy okazji oglądamy to samo stare miasto, ale tym razem w blasku porannego słońca. Wychodzimy z portu. Jest ładna pogoda i śniadanie jemy w kokpicie podczas żeglugi, i kończymy je, wychodząc z zatoki, nad którą leży Trogir. Kierujemy się w stronę Makarskiej. Początkowo idziemy na samej genui, ale po pewnym czasie stawiamy jeszcze grot i robimy 6 węzłów. Korzystając ze spokojnej żeglugi, robimy załodze ćwiczenia w zakładaniu szelek bezpieczeństwa oraz pasów ratunkowych. Przekonują się, że bez wprawy to nie takie szybkie i łatwe w realizacji! Po lewej burcie mijamy Split, a potem wysokie góry schodzące wprost do morza. Niektóre szczyty mają 1400 m n.p.m., a najwyższy aż 1762 m. Kończy się ładna pogoda, chmury gęstnieją – piękny widok chmur zaplątanych w szczyty górskie albo szczytów zaplątanych w chmury.

Za rufą robi się ciemno, widać błyskawice – goni nas burza. Ale na szczęście odchodzi w kierunku lądu. Wiatr zwalnia z 20 w do 3 w. Czyżby cisza przed burzą? Ale przed naszym dziobem jest już Makarska. Przez radio

ZA RUFAŁ ROBI SIĘ CIEMNO,
WIDAĆ BŁYSKAWICE – GONI
NAS BURZA. ALE NA SZCZĘŚCIE
ODCHODZI W KIERUNKU ŁĄDU.
WIATR ZWALNIA Z 20 W DO 3 W.
CZYŻBY CISZA PRZED BURZĄ?
ALE PRZED NASZYM DZIOBEM
JEST JUŻ MAKARSKA

podawane jest ostrzeżenie przed sztormem na pełnym morzu. Do nas zbliża się burza, ale ponieważ jest to zgodne z obserwowanymi przez nas na bieżąco prognozami pogody, zamierzamy dzielnie przyjąć ją w porcie. Podchodzimy do główek portu. Przed wejściem przepuszczamy jeszcze wychodzący prom i wchodzimy do portu, który jest pięknie położony u podnóża gór. Cumujemy, klarujemy jacht, podłączamy zasilanie i dopiero wówczas rozpoczyna się ulewa – po prostu ściana deszczu. Gdy przechodzi deszcz, to mamy czas na rzut oka na port. Ładnie usytuowany, ale oprócz murinów i zasilania na kei brak jakiegokolwiek innej infrastruktury, żadnych pryszniców czy WC (mimo że cena cumowania jest bardzo zbliżona do ceny w marini w Trogirze, a tam było wszystko). Na szczęście tuż przy porcie jest hotel i nie ma problemu, by skorzystać w nim z WC. Wieczór generalnie upływa pod znakiem deszczu, więc rezygnujemy ze zwiedzania. Tym

bardziej zaskakuje nas widok następnego dnia rano, gdy chmury już nie pokrywają wzniesień – widzimy, że na szczytach gór nad Makarską leży śnieg. Piękny widok. Rozmawiamy jeszcze z załogą z sąsiedniego jachtu (Austriakami z Grazu) oraz obsługą małego statku turystycznego cumującego obok nas i wychodzimy z portu. Śniadanie jak zwykle jemy w biegu (spodobało się to załodze). Chmury już nie zasnuwają całego nieba i coraz częściej prześwituje słońce. Kierujemy się ku Korculi. Po niedługim czasie pogoda jest piękna: cumulusy i wiatr 4-5°B. Po zwrocie odstawiamy silnik i na żaglach wchodzimy do kanału Plejsac. Teraz, idąc między górami, zbliżamy się do Korculi. Po drodze mijamy zakotwiczony przed miastem wycieczkowiec „Artania”.



Producent: Nordic Ocean Craft, model: Catamaran'50 (14,95x6,20 - pokład dolny: 55 m², flybridge: 81 m²), cena od 298.000 EUR netto
w: nordicoceancraft.pl, e: monika@nordicoceancraft.pl, t: +48 883 328 940



WEDŁUG NIEPOTWIERDZONYCH ŹRÓDEŁ W KORCULI URODZIŁ SIĘ ZNANY PODRÓŻNIK MARCO POLO. Z TEGO POWODU RESTAURACJE I HOTELE W NAZWACH NAWIAZUJĄ DO TEGO NAZWISKA. MOŻNA ODNIEŚĆ WRAŻENIE, ŻE MARCO POLO URODZIŁ SIĘ PRAWIE W KAŻDYM Z TYCH MAŁYCH, STARYCH DOMKÓW

ŚLADAMI MARCO POLO?

Wchodzimy do mariny. Jesteśmy około godziny 1600, a w marinie już tłoczno. Marinero wskazuje nam miejsce w głębi portu. Wchodzę przy stosunkowo silnym bocznym wietrze, który trzeba wziąć pod uwagę przy manewrach. Ale udaje mi się zacumować bez problemu, mimo ciasnoty i wiatru. Naszymi sąsiadami z lewej burty są Rosjanie z Moskwy, a po prawej burcie stoi jacht motorowy z polską rodziną. Po zrobieniu kłaru na pokładzie załoga ma czas na prysznic. A potem idziemy na stare miasto. Według niepewnych źródeł w Korculi urodził się znany podróżnik Marco Polo. Z tego powodu restauracje i hotele w nazwach nawiązują do tego nazwiska. Można odnieść wrażenie, że Marco Polo urodził się prawie w każdym z tych małych, starych domków. Na zakończenie dnia siadamy w jednej z restauracji i spożywamy zasłużoną kolację. Potem jeszcze spacer wzdłuż murów obronnych w blasku zachodzącego słońca, a później spacer w blasku latarni po malowniczym starym mieście.

VIS-Á-VIS VIS

Nazajutrz, po zakupach uzupełniających, wychodzimy z Korculi i naszym celem jest wyspa Vis. Niestety tym razem mamy wiatr w dziób, więc praktycznie cały czas musimy iść na silniku, gdyż halsując, nie zdążylibyśmy dotrzeć na Vis o sensownej porze. Ale na szczęście

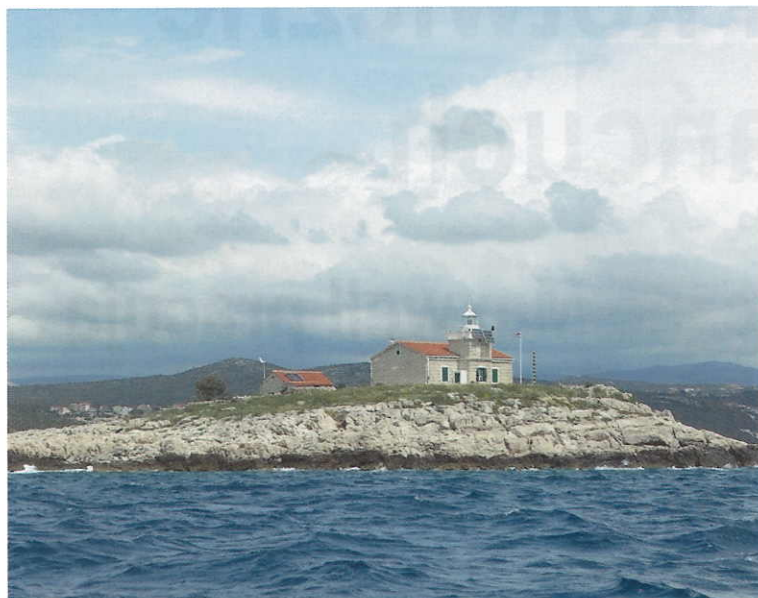




słońce już na stałe gości na niebie. Po drodze robimy ćwiczenia nawigacyjne z określania pozycji z namiarów. Zarówno z dwóch namiarów jednoczesnych na różne punkty, jak i dwóch niejednoczesnych namiarów na jeden punkt. Pomału podchodzimy do wyspy, obserwując jej ciekawą linię brzegową. Przy wejściu do zatoki, nad którą leży miasteczko Vis, mija nas chorwacki okręt wojenny, patrolowiec „Omis” (najnowsza jednostka chorwackiej MW, która weszła do służby na początku 2019 r.). Niestety, nie możemy salutować go banderą, jak nakazuje etykieta, gdyż ta zwyczajem czarterowych jachtów w Chorwacji jest na stałe przymocowana do achtersztagu. Ale machamy im, a załoga okrętu również nam macha. Po lekturze locji decydujemy, że nie będziemy cumować w Vis, ale w nowej, małej marinie w Kut. Kut jest sąsiednią miejscowością lub może wręcz częścią Vis. Marina kameralna, wkomponowana w miasteczko i z pełną infrastrukturą. Naszymi sąsiadami są – jak się okazuje w rozmowie – Niemcy z Berlina. Po skorzystaniu z pryszniców idziemy małymi malowniczymi uliczkami do Vis. W tym mieście był kręcony film „Mamma Mia! Here We Go Again”. Odnajdujemy miejsca znane nam z filmu. W małej kawiarni na nabrzeżu siadamy na kawę. Wieczorem, po kolacji zapuszczamy się jeszcze na moment w wąskie i kręte kamienne uliczki Kut. Rano w lokalnej piekarni kupujemy

pieczywo i ruszamy do Splitu. Jak zwykle w drodze jemy śniadanie. Podczas jedzenia odbieramy potwierdzenie odbioru sygnału Mayday przez radio Split. Stacja Split wielokrotnie wywołuje tę jednostkę po MMSI, prosząc ją o podanie położenia. Ale wywołania pozostają bez odzewu. W końcu, po włączeniu się dwóch innych jednostek, udaje się namierzyć miejsce, skąd nadane było wezwanie. Ale, jak słyszymy przez radio, jednostka biorąca udział w akcji i znajdująca się w pobliżu tej pozycji raportuje, że niczego nie ma na morzu, że jest pusto. Po pewnym czasie Split nadaje informację, że





jednostka wzywająca pomoc odnalazła się w porcie i alarm jest odwołany. Pytanie, które nas nurtuje, to czy tamci nie nadali sygnału Distress (wzywania pomocy) przez pomyłkę? Dlaczego nie odzywali się mimo wielokrotnych wywołań? Przecież mogli odpowiedzieć i odwołać nadany przez siebie sygnał. Dalsza droga mija nam już bez większych przygód. Pojawia się pomysł, aby zatrzymać się i wykąpać w morzu. Ale gdy wnioskodawcy schodzą na platformę kąpielową i zanurzają nogi w wodzie, to ochota na kąpiel im przechodzi. Więc bez przerw idziemy do Splitu, do którego wchodzimy późnym popołudniem. Marina jest duża, a nam mari-nero przez radio wskazuje miejsce przy kei C, w głębi mariny. Chwila gimnastyki i cumujemy.

MIMO ŻE JESZCZE NIE MA SEZONU, TO JUŻ WITAJĄ NAS TŁUMY LUDZI I GŁOŚNA MUZYKA. SERCEM SPLITU JEST PAŁAC DIOKLECJANA, A W ZASADZIE STARE MIASTO, W KTÓRE SIĘ PRZEKSZTAŁCIŁ. PRZEZ WIEKI KORYTARZE PAŁACU STAŁY SIĘ ULICZKAMI, A KOMNATY ODDZIELNYMI DOMAMI (LUB W ICH MIEJSCU POWSTAŁY DOMY)

W SERCU DALMACKIEGO PORTU

Po sklarowaniu jachtu i siebie udajemy się do Splitu. Idziemy ładną szeroką promenadą i dochodzimy do centrum. Mimo że jeszcze nie ma sezonu, to już witają nas tłumy ludzi i głośnie muzyka. Sercem Splitu jest pałac Dioklecjana, a w zasadzie stare miasto, w które się przekształcił. Przez wieki korytarze pałacu stały się uliczkami, a komnaty oddzielnymi domami (lub w ich miejscu powstały domy). Po przejściu przez ten pałac – stare miasto siadamy w kawiarni przy głównej promenadzie i rozkoszujemy się kawą i innymi napojami. Po powrocie na jacht jeszcze chwila biesiady w gronie załogi i idziemy spać. Ranek wita nas chmurami i wiatrem. Na dzień dobry wiatr ma już prędkość 15 w. Wychodzimy z mariny, ale jeszcze podchodzimy do stacji benzynowej, aby zatankować do pełna przed zdaniem jachtu. Przy stacji buja, wiatr dopychający, ale bez problemów tankujemy i odchodzimy od nadbrzeża. Ze Splitu do mariny w Primosten mamy około 28 mil. Idziemy cały czas baksztagiem, z wiatrem osiągającym w porywach prędkość 25 w. Idąc na samej genui, robimy 6-7 w. Jachty idące w drugą stronę, idąc bajdewindem, mocno pracują na fali.



Termin rejsu: 28 kwietnia–3 maja 2019 r.

Jacht: Dufour 412, załoga: 7 osób

Liczba przebytych mil: 113 Mm

Liczba godzin żeglugi: 68 h

SATYSFAKCUJĄCE ZAKOŃCZENIE PRZYGODY

Zbliżając się do Primosten, w oddali widzimy 3 chorwackie okręty wojenne. Wygląda na to, że mają ćwiczenia – wcześniej przez radio słyszeliśmy, jak jakaś jednostka przedstawiająca się jako „Croatian navy ship” wywoływała wielokrotnie różne jachty, nakazując im zmianę kursu. Ale to nas nie dotyczy, więc dalej zmierzamy ku

naszej marinie. Mija nas jeszcze holownik ciągnący na barce walec drogowy! (pewnie będą prostowali fale, by turyści nie narzekali, że na morzu rzuca). Mając cały czas wiatr od rufy, dochodzimy do marin i około 1600 cumujemy. To już koniec rejsu. Jeszcze zdajemy jacht, by mieć to z głowy i w sobotę rano móc ruszyć jak najwcześniej w drogę powrotną. Ponieważ mamy ubezpieczenie kaucji, armator sprawdza tylko, czy działają silnik, radio i urządzenia nawigacyjne – i na tym kończy się zdawanie jachtu. Nurek sprawdzający część podwodną jachtu ma przyjechać dopiero później. Ale według armatora nie ma to już dla nas znaczenia, bo i tak jeśli coś wykryją, to będą kontaktowali się z ubezpieczycielem, a nie z nami. Ale my jesteśmy spokojni, bo nasza nawigacja była uważna i zawsze mieliśmy co najmniej 2 metry wody zapasu pod sobą. Później jest jeszcze wieczór kapitański z rozdaniem opinii z rejsu i podziękowaniami kapitanów dla załogi – za dobry rejs i sumienne wywiązywanie się ze wszystkich z obowiązków. Wieczór upływa w fajnej atmosferze. Zresztą tak samo jak cały rejs.

Następnego dnia, w sobotę rano, robimy ostatni klar na pokładzie i około 0800 ruszamy w drogę powrotną. Tym razem jedziemy do Warszawy, bez żadnych noclegów. Po 17 godzinach podróży, po przejechaniu 1430 kilometrów i na szczęście bez żadnych przygód docieramy około 0130 (już w niedzielę) do domu. ■