

## 47. „Międzynarodowa centrala telefoniczna”

Właśnie dzisiaj, to jest 21-go sierpnia, Elżbieta wraz z Markiem, według rozkładu odwiedzania różnych miejsc w Europie, powinna już być w Warszawie u mojej mamy. Proszę więc Zbyszka, operatora „międzynarodowej centrali telefonicznej” o kontakt z nimi. Przed połączeniem nas do bezpośredniej rozmowy, proszę go o wstępne przygotowanie i wyjaśnienie mojej mamie sposobu prowadzenia nietypowej rozmowy telefonicznej. Elżbieta jest już przyzwyczajona do takich rozmów przez radiostacje, to znaczy nadawanie i odbiór. Nawiasem mówiąc jest to dobra forma konwersacji małżeńskiej, ponieważ nie można kłócić się w ten sposób. Moja mama, jak mi się wydaje, może mieć problemy z przechodzeniem na nadawanie i odbiór.

Przez dłuższy czas jestem na nasłuchu, słyszę w głośniku tylko typowy szum radiowy i z niecierpliwością czekam na połączenie. W tym czasie Zbyszek telefonuje do Polski i przygotowuje naszą rozmowę, wreszcie słyszę słowa, „proszę mówić”, jest to ostatnia jego instrukcja dla mojej mamy i za chwilę słyszę jej głos.

Niecodzienne wrażenie, jestem prawie dwa tysiące kilometrów od najbliższego lądu i co najmniej, cztery razy dalej od Polski, mierząc po najkrótszej linii - nad biegunem północnym. U mnie jest godzina 9-ta wieczorem a w Warszawie też jest godzina 9-ta, tylko, że rano już następnego dnia. Siedzę na koi z mikrofonem w ręku i rozmawiam z moją mamą, słyszymy się nawzajem, tak jak byśmy byli obok siebie, jak za dawnych lat. Właśnie wspomina ona i komentuje, że to tak samo jak było kiedyś.

Przypominam sobie, jak to w dawnych czasach, po każdym moim rejsie żeglarskim, wracając do polskiego portu, biegłem na pocztę żeby zamówić rozmowę międzymiastową do Warszawy. Później to nawet już było automatyczne połączenie, co wtedy uważaliśmy za „cud techniki” i mogłem telefonować do domu, bezpośrednio, z portowej budki telefonicznej. W ten sposób uspokajałem mamę, informując że jestem już na lądzie, z czego ona zawsze cieszyła się.

Tymczasem mama, kończąc swoje refleksje, mówi słowo – „odbiór” i przechodzę na nadawanie.

Potwierdzam podobieństwo obecnej rozmowy, do tych dawnych, sprzed trzydziestu lat. Mówię: mamó, wszystko jest tak samo, tylko technika się zmieniła, rejon żeglugi i my... i nie chcę komentować dalej, bo ze wzruszenia czuję, że głos mi się załamuje. Dobrze, że nie jest to klasyczny telefon i mogę przejść na odbiór, łamiącym się głosem mówię słowo - „odbiór.” Słucham teraz dalszej relacji, podczas której mogę dojść do siebie.

Następnie rozmawiam z moją żoną i synem, pytam się o ich wrażenia z wakacji itp. Rozmawiamy o naszych prywatnych, rodzinnych sprawach, zapominając, że praktycznie mogą nas słuchać krótkofalowcy na całym świecie.

Po zakończonej rozmowie, już po rozłączeniu telefonicznego połączenia z Polską, Zbyszek komentuje: „Twoja mama, to tak jak profesjonalny radiooperator, prawidłowo woła i przechodzi na nadawanie lub odbiór”. Odpowiadam, że to nic dziwnego, ponieważ nie jedną noc nie przespała, kiedy w dawnych czasach, wołałem do mikrofonu mojej, amatorskiej radiostacji: „wywołanie ogólne tu stacja SP5CJU...odbiór” lub mój brat Grzegorz wołał: „...tu SP5AZQ...odbiór”. Grube ceglane ściany, nie mogły wyłumić naszych doniosłych głosów, rozchodzących się po całym mieszkaniu i okazuje się, że po wielu latach to „doświadczenie radiowe” przydało się naszej mamie.



*„Wywołanie ogólne tu stacja SP5CJU...odbiór” - rok 1968.*

## **48. Przechył - ponad 40 stopni**

Jak zwykle o godzinie 24:00, rutynowo zapisuję do dziennika swoją pozycję geograficzną, zliczenie przebytej drogi, ciśnienie atmosferyczne i inne ważne informacje. Wieje bardzo słaby wiatr i płynę na silniku, aby podładować akumulatory nadwyrężone długą łącznością radiową. Przed pójściem do koi na dłuższe spanie, decyduję się na wyłączenie silnika, żebym mógł spokojniej wypoczywać podczas nocy.



*Zarefowany grot..*

Z godziny na godzinę słyszę wyraźniejszy szum wody ocierającej się o burtę, jest to znak zwiększającej się prędkości jachtu. Uderzenia jachtu dziobem o falę robią się coraz mocniejsze i żegluga staje się trochę uciążliwa. Często wyglądam na pokład i obserwuję ciężko pracujące żagle. Podziwiam jak „Varsovia” ślizga się, po jeszcze stosunkowo gładkiej i nie sfalowanej wodzie. Przy burcie i za rufą w blasku księżyca widzę pianę wodną. Oceniam, że w tych warunkach, należałoby zredukować powierzchnię żagli, ale z podjęciem decyzji czekam do świtu.

Wreszcie o godzinie 6:30 rano, ponieważ płynę dość pełnym wiatrem, zrzucam mój główny żagiel - grot. Na maszcie pozostaje

tylko jeden żagiel genua, na którym nadal płynę z prędkością 6-ciu węzłów. Chwilowo odprężam się i przygotowuję sobie dobre śniadanie.

O godzinie 9:30 wiatr wyostrza i wieje bardziej od dziobu. Czuje, coraz silniejsze podmuchy a na grzbietach budującej się fali wszędzie dookoła pojawiają się spienione grzywacze z których wiatr zrywa pył wodny. Oceniam, że nie jest to chwilowy szkwał, wygląda to na rozdmuchujący się sztorm.

W błyskawicznym tempie łapię i zakładam sztormiak oraz zapinam szelki pasa asekuracyjnego. Jacht kładzie się na burtę pod naporem tężejącego wiatru, chwilami ma przechył ponad 40 stopni. Luzuję szoty genui i odpadam trochę od wiatru zmieniając kurs na autopilocie, jednocześnie przygotowuję żagiel do zrzucenia, luzując jego fał. W tych warunkach klasyczne zrzucenie żagla przedniego w linii wiatru nie byłoby rozsądne, ponieważ płynąc bez głównego żagla, grota, jacht utraciłby prędkość i byłby bezwładnie rzucany na fali, powodując narażenie go na większe niebezpieczeństwo.

Nie pamiętam, kiedy ostatnio w tak szybkim tempie przebiegłem na dziób. Nawet linka asekuracyjna, która zwykle płące się podczas chodzenia po pokładzie, tym razem nie sprawia mi żadnych problemów.

W tej sytuacji nie mam czasu na dłuższe myślenie, tylko muszę działać. Cały czas kurczowo trzymam się jachtu, aby nie wylecieć za burtę. Ściągam w dół opornie ślizgającą się po sztagu dużą genuę i na łopoczącą kładę się całym ciałem, żeby przycisnąć ją do pokładu i nie dopuścić do wywiania jej za burtę.

W pewnym momencie, kiedy jestem zajęty tłumieniem wywiewanego żagla, jacht przechyla się bardziej i na moje plecy i pokład na którym leżę trzymając się kurczowo relingów, wali się ściana wody. Woda ta, najpierw przygniata mnie do leżącego żagla, potem rozplywa się po pokładzie i wchodzi pode mnie oraz pod wyrrywającą się genuę. W ten sposób unosi całe moje ciało. Po chwili odpływająca woda kładzie mnie na pokład, ale już w innym miejscu, nie tym, z którego mnie podniosła. Dobrze, że to miejsce jest nadal na pokładzie a nie za burtą! Na pewno jest to wynik znajomości mojej „Varsovii”. Znam Ją dobrze, wiem jak Ona zachowa się w takich lub innych warunkach. Tak samo wiem, kiedy i za co trzeba się trzymać w różnych sytuacjach.



*Genua podwiązana do relingu.*

Dopiero teraz mogę zacząć przywiązywać żagiel do relingu. Rozglądam się dookoła, ale wiatr zrywa z grzbietów fal pył wodny, który zalewa moje okulary. To są kłopoty „okularników”, ale nie narzekając, przecieram palcami szkła i mogę lepiej obserwować to, co dzieje się dookoła. Bez żadnego żagla, wiatr pcha kadłub i olinowanie tak, że jacht płynie z prędkością trzech węzłów. Mój autopilot steruje bardzo dzielnie i dobrze trzyma ustawiony kurs jachtu.

Chwila refleksji, gdybym na „Varsovii” miał zwijany na sztagu żagiel przedni, taki, jaki jest obecnie stosowany na większości nowoczesnych jachtów, to redukcja powierzchni żagla przedniego byłaby stosunkowo prostą czynnością. To jest moje następne podobieństwo do kapitana Leonida Teligi, który w tamtych czasach nawet nie mógł marzyć o takich udogodnieniach na jego „Opty”. Różni nas to, że ja od dawna myślałem o zamontowaniu na „Varsovii” takiego usprawnienia, ale zawsze było coś ważniejszego i potrzebniejszego do zrobienia. Znowu wracam do wyboru i stopniowania różnych potrzeb.

Wreszcie podnoszę małego foka i płynę znowu z prędkością ponad 6-ciu węzłów. Ukradkiem spoglądam na stale podwiązany na pokładzie i przygotowany do użycia maleńki żagiel sztormowy.

Moja świadomość, że jestem przygotowany na wszystkie sytuacje, poprawia mój nastrój.

Fascynuję się widokiem oceanu, wzburzonego przez rodmuchujący się sztorm. Po takiej zaprawie, jaką niedawno miałem, decyduję się na zrobienie kilku fotografii z dziobu. Tym razem, już bez pośpiechu, ale tak jak zawsze, szczególnie w trudnych warunkach, dobrze trzymam się. Stosuję starą żeglarską zasadę: „jedna ręka dla siebie, a druga dla jachtu”.

Będąc już na dziobie, dla własnego bezpieczeństwa, wciskam się plecami w kosz dziobowy i wodoszczelnym aparatem fotograficznym robię kilka zdjęć. Przed każdym kolejnym ujęciem przecieram obiektyw aparatu, który zalewany jest kolejnymi bryzgami wody.

Dopiero teraz czuję, że pomimo sztormiaka, który mam na sobie jestem całkowicie mokry. Trudno ocenić: czy jest to woda oceaniczna, czy raczej mój pot? Niezależnie od tego, co to jest, przebieram się w suche ubranie i na razie nie wychodzę z kabiny.



*Przechylił tylko niecałe 30-ci stopni.*

## **49. Szum spienionych grzywaczy**

W ciągu 12-tu godzin barometr spada o ponad 10 milibarów. Niepozornie wyglądający na mapach pogodowych niż pokazuje, co to jest ocean. Mija następna doba, ciśnienie przestało spadać i praktycznie nic się nie zmienia. Wskazówka na barometrze zamarła. Siedzę przy stole nawigacyjnym. Co chwila pukam palcem w barometr, myślę sobie, że może wskazówka zacięła się i w ten sposób trzeba ją odblokować. Chwilami wydaje mi się, że ciśnienie atmosferyczne powoli idzie w górę. Niestety jest to tylko chwilowe złudzenie, spowodowane błędem odczytu, który zależy od kąta, pod jakim patrzę na przyrząd. Jeżeli ciśnienie nie zmienia się, to prawdopodobnie płynę dokładnie po jednej izobarze.

Wiem, że na półkuli północnej ucieczka od sztormu, czyli od centrum niżu, to jest płynięcie prawym halsem, ostro do wiatru. To znaczy w mojej obecnej sytuacji, musiałbym tracić wysokość i trzymać kurs gdzieś w kierunku Los Angeles. Oceniam sytuację, że nie jest jeszcze tak bardzo źle i trzymam optymalny kurs 90 stopni, czyli dokładnie po równoleżniku 43 stopnie i 30 minut szerokości północnej. Od czasu do czasu próbuję zmieniać kurs na bardziej zbliżony do kierunku na Vancouver.

Mam silny przechył na lewą burtę i co chwila widzę w okienkach spienioną wodę szorującą po pokładzie. Wpisałem właśnie do dziennika aktualną pozycję z GPS. Jestem ponad tysiąc mil morskich od najbliższego brzegu. Za rufą Hawaje, na kursie Vancouver i gdzieś tam z boku Alaska. Do najbliższej „ziemi” ponad pięć kilometrów - licząc w dół do dna, ale o tej odległości staram się nie myśleć. Zapieram się nogami i balansuję całym ciałem, żeby kolejna fala nie rzuciła mnie na przeciwną burtę.

Ostatnie dwie doby żeglugi bokiem do wiatru i fali już mnie przyzwyczaiły do szumu spienionych grzywaczy. Zastanawiam się tylko, czy ten kolejny grzywacz, zbliżający się z narastającą siłą załamie się wcześniej i na pokład spadną setki litrów spienianej wody? Czy uderzy w burtę, tak jakby ktoś rąbnął olbrzymim młotem, jednocześnie przesuwając cały jacht, zsuwając go z fali?

Właśnie jest! Uderzył... Olinowanie zadzwieczało, „Varsovia” zadrżała, wyprostowała się i po chwili zjechała w

dolinę, jednocześnie tracąc wiatr, który zasłoniła ściana wody o wysokości prawie połowy masztu.

„Varsovio”, przecież Ty, jak warszawska, niezwyciężona Nike, nie poddasz się. Tłumaczę Jej, to nie jest jeszcze prawdziwy sztorm, to tylko 8 w skali Beauforta. Ja Ciebie zbudowałem, powołałem do „życia”. Razem przeżyliśmy różne groźniejsze i trudniejsze sytuacje, przepłynęliśmy ponad 30 tysięcy mil morskich. Nigdy mnie nie zawiodłaś, to przecież i tym razem...

Podświadomie spoglądam na mały krzyżyk z drewna oliwkowego, który przywiozłem z Jerozolimy. Jest on na stałe umieszczony przy okienku w kabinie nawigacyjnej.

Prawie dwadzieścia lat temu zorganizowałem Polonijną grupę pielgrzymkową do Ziemi Świętej i Rzymu, na audiencję u Papieża Jana Pawła II. Grupa ta składała się z ponad dwudziestu, głównie starszych osób, zamieszkujących w rejonie Vancouver. Dla wielu z nich była to pierwsza i często ostatnia w życiu większa podróż, dlatego opiekowałem się nimi tak jak „ojciec”, pomimo, że wiekowo mogłem być wtedy synem większości z nich.

Patrzę jednym okiem przez okienko w którym widzę przelewające się spienione fale a drugim okiem widzę ten krzyżyk, wciśnięty pomiędzy drewniane obramowanie okienka i drewniane wzmocnienie nadbudówki. Nie jest on niczym przymocowany, ani przyklejony do ścianki, natomiast jest stale ekspozowany na działanie wilgoci, temperatury, naprężeń i rozszerzalności termicznej różnych gatunków drewna. Dlatego zawsze zastanawiałem się, jak to się dzieje, że nigdy nie spadł on ze ścianki. Musi istnieć, jakaś trudna do wytłumaczenia, nadprzyrodzona siła.

Na chwilę zamykam oczy, przesuwają się w mojej pamięci osoby, z którymi byłem na tamtej, pamiętnej pielgrzymce w Jerozolimie, gdzie święciliśmy, zakupione przez nas krzyżyki. Obecnie, wiele z tych osób już dawno odeszło z tego świata a ja tutaj w tym momencie wsłuchuję się w trzeszczenie różnych części kadłuba i wyposażenia mojego jachtu. Chwilami wyobrażam sobie, że kolejna fala z szumem rozbija burtę mojego pływającego domu i powoli idę „do ziemi” tej najbliższej w tym momencie, pięć kilometrów w dół, poniżej poziomu fal oceanicznych.

Mówię do siebie: Nie, ... jeszcze nie tym razem! Jeszcze nie pora! Przecież nawet nie postawiłem jeszcze żagla sztormowego! A dryfkotwa przygotowana na sztormowanie w „prawdziwym sztormie”, jeszcze jest schowana pod pokładem.

W tym momencie moje rozmyślenia przerywa szum wody szorującej po pokładzie, to następny grzywacz się rozplynał. Zaglądam do kokpitu. Ostatnie małe stróżki wody spływają do otworów odpływowych. Samoster dzielnie reaguje i sprawnie sprowadza jacht na właściwy kurs. Odprężam się i pełen wiary w „Varsowię” i siebie, kładę się do koi. Zakładam słuchawki; słyszę słowa ulubionej przeze mnie starej piosenki - „Kapitańskie tango”.



*Pamiętna polonijna pielgrzymka z Vancouver do Ziemi Świętej - rok 1985.*

## **50. Skala Beauforta**

Nie mam zamocowanego na stałe miernika siły wiatru, jednak pamiętam, że zwykle mam tendencję do zaniżania wizualnej oceny siły wiatru, ale fakt, że w ciągu dwóch dób przepłynąłem ponad 205 mil (tylko na małym foczku) mówi sam za siebie.

Kiedy admirał Beaufort określał stopnie swojej skali, nie znano wtedy odpowiednich mierników prędkości wiatru, dlatego skala ta opiera się głównie na wizualnej ocenie zjawisk obserwowanych na morzu. Ta sama prędkość wiatru w zależności od długości czasu w którym on wieje, powstającej fali, ukształtowania otoczenia - wywołuje różne efekty. Ogólnie mówiąc, bardziej istotne jest, jakie warunki działają na jacht, niż jaką prędkość ma wywołujący je wiatr. Oczywiście stopnie skali Beauforta zwiększają się wraz z prędkością wiatru i dlatego można określić pewne zależności.

Pamiętam jeden z moich jesiennych rejsów po Bałtyku, na dwumasztowym jachcie „Korsarz”, należącym do Polskiego klubu Morskiego w Gdańsku. W końcu września wypłynąłem z Gdańska z dziesięcioosobową załogą na pokładzie.

W pobliżu duńskiej wyspy Bornholm rozdmuchał się silny sztorm. Dookoła jachtu widać było tylko białą pianę a pył wodny, chwilami ograniczał widoczność do kilku metrów. Zacierała się granica pomiędzy niebem a powierzchnią morza. Przerażony oficer wachtowy zapytał mnie: jaką siłę wiatru wpisać do dziennika jachtowego? Obecnie mam na „Varsovii” przynajmniej ręczny miernik, którym od czasu do czasu mogę zmierzyć prędkość wiatru, ale w tamtych czasach nie mieliśmy żadnego przyrządu do jego pomiaru. Ocenilem go wtedy na około 10 stopni w skali Beouforta, ale na wszelki wypadek, żeby później w klubie koledzy nie śmiali się ze mnie, że tylko dla mnie na Bałtyku wieją „huragany”, poleciłem mojemu oficerowi, żeby wpisał 8 stopni, dodając - w porywach do 9-ciu.

Podczas żeglowania załogowego, nawet w trudniejszych warunkach, sam bardzo często nie przywiązywałem się do jachtu, pomimo, że wymagałem tego od całej mojej załogi przebywającej na pokładzie. Bezpieczeństwo załogi zawsze stawiałem na

pierwszym miejscu. Dlatego w tamtej sytuacji osobiście sprawdziłem zamocowanie liny, którą był przywiązany do jachtu sternik. Kolejne fale zalewające pokład unosiły go do góry i opuszczały na inne miejsce ławeczki w kokpicie. Przerażony sternik kurczowo trzymał się rumpla którym sterował.



*Jesienny rejs po Bałtyku na s/y „Korsarz”- rok 1976.*

Po dwóch dniach takiego sztormowania, kiedy sztorm znacznie wydmuchał się, wpłynęliśmy do portu w Kołobrzegu. Kapitan portu ze zdziwieniem i nie ukrywaną sympatią zapytał:

gdzie byliśmy podczas sztormu i jak było na morzu? Odpowiedziałem skromnie, że było ciężko, ale bez problemów.

Na co on powiedział, że na lądzie wiatr powyrywał z korzeniami nawet duże drzewa a na Bałtyku wiał huraganowy wiatr, znacznie powyżej 11-tu stopni w skali Beauforta. Było też kilka akcji ratowniczych a niektóre kutry rybackie zostały poważnie uszkodzone. Byłem dumny z siebie i mojej załogi, że bezpiecznie przeżyliśmy ten sztorm, ale wstyd mi było, że nie doceniłem siły i potęgi morza. Pomimo tego nie próbowałem poprawiać zapisów w moim dzienniku jachtowym.

Czy obecnie doceniłem ocean, określając wiatr „na oko”, 8 w skali Beauforta? Pozostawiam to pytanie bez odpowiedzi.



*Nie zawsze wieje 11 stopni w skali Beauforta.  
Spokojne załogowe żeglowanie na s/y „Korsarz”- rok 1977.*

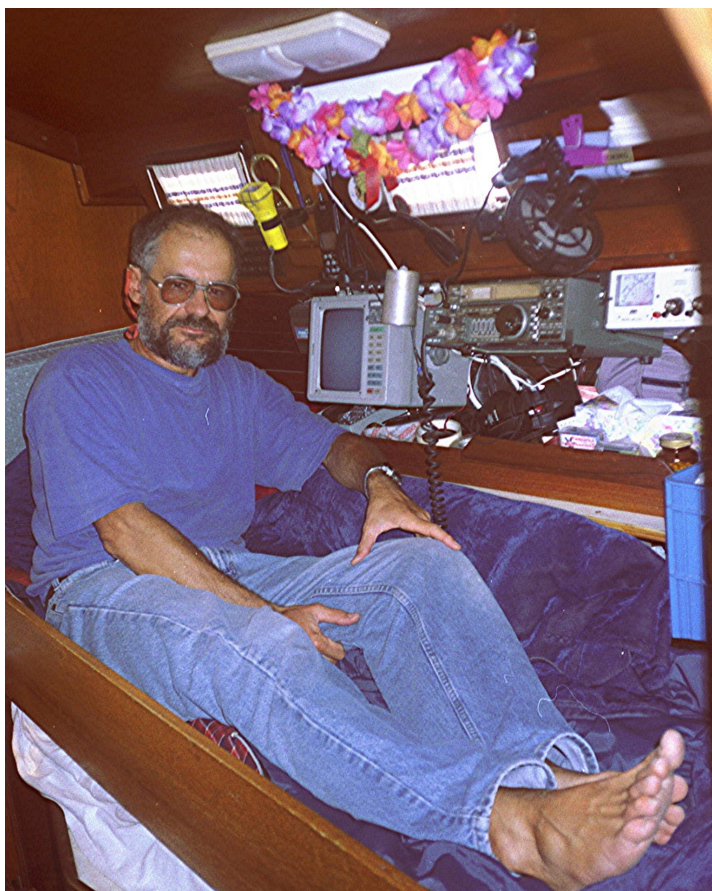
## Skala Beauforta

|           | Opis słowny wiatru  | Prędkość wiatru w węzłach<br>Mm/godz<br>(km/godz) | Wygląd powierzchni morza                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------|---------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>0</b>  | Cisza               | <u><b>&lt;1</b></u> (<1)                          | Morze gładkie.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>1</b>  | Powiew              | <u><b>1 – 3</b></u><br>(1 – 5)                    | Tworzą się zmarszczki o wyglądzie łusek.                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>2</b>  | Słaby wiatr         | <u><b>4 – 6</b></u><br>(6 – 11)                   | Zupełnie drobne, krótkie, lecz już wyraźniejsze fale: ich grzbiety mają wygląd szklisty.                                                                                                                                                                                             |
| <b>3</b>  | Łagodny wiatr       | <u><b>7 – 10</b></u><br>(12–19)                   | Bardzo małe fale: ich grzbiety zaczynają się załamywać, lecz piana jest jeszcze szklista: sporadycznie pojawiają się białe grzebienie.                                                                                                                                               |
| <b>4</b>  | Umiarkowany         | <u><b>11 – 15</b></u><br>(20–28)                  | Małe fale zaczynają się wydłużać, pojawia się sporo białych grzebieni.                                                                                                                                                                                                               |
| <b>5</b>  | Dość silny wiatr    | <u><b>16 – 21</b></u><br>(29–38)                  | Fale średniej wielkości wyraźnie wydłużone; dużo białych grzebieni, miejscami występują pojedyncze bryzgi.                                                                                                                                                                           |
| <b>6</b>  | Silny wiatr         | <u><b>22 – 27</b></u><br>(39–49)                  | Zaczynają się tworzyć duże fale; ich białe, pieniste grzbiety przyjmują wszędzie większe rozmiary: na ogół występują bryzgi.                                                                                                                                                         |
| <b>7</b>  | Bardzo silny wiatr  | <u><b>28 – 33</b></u><br>(50–61)                  | Fale się piętrzą; zdmuchiwana z łamiących się grzbietów piana zaczyna się układać pasmami wzdłuż kierunku wiatru.                                                                                                                                                                    |
| <b>8</b>  | Sztorm              | <u><b>34 – 40</b></u><br>(62–74)                  | Dość wysokie, długie fale; ich wierzchołki zaczynają się odrywać w postaci wirujących bryzgów; piana układa się wzdłuż kierunku wiatru w wyraźne pasma.                                                                                                                              |
| <b>9</b>  | Silny sztorm        | <u><b>41 – 47</b></u><br>(75–88)                  | Wysokie fale; gęste pasma piany układają się wzdłuż kierunku wiatru. Spiętrzone grzbiety fal przewracają się; bryzgi mogą zmniejszyć widoczność.                                                                                                                                     |
| <b>10</b> | Bardzo silny sztorm | <u><b>48 – 55</b></u><br>(89–102)                 | Bardzo wysokie fale o długich przelewających się grzbietach; duże płaty piany układają się w gęste białe pasma wzdłuż kierunku wiatru; cała powierzchnia morza wydaje się biała; przewracanie, toczenie się fal staje się ciężkie, oraz gwałtowne; widzialność zmniejszona.          |
| <b>11</b> | Gwałtowny sztorm    | <u><b>56 – 63</b></u><br>(103–117)                | Wyjątkowo wysokie fale (małe oraz średnie jednostk morskie chwilami zupełnie nikną z oczu wśród fal); morze całkowicie pokryte długimi, białymi płatami piany, układającymi się wzdłuż kierunku wiatru; wiatr wszędzie porывa oraz rozpyla wierzchołki fal; widzialność zmniejszona. |
| <b>12</b> | Huragan             | Ponad <u><b>63</b></u><br>(117)                   | Powietrze wypełnione pianą oraz bryzgami; morze zupełnie białe od pyłu wodnego; widzialność ograniczona.                                                                                                                                                                             |

## 51. „Lekarska diagnoza”

Trzeciego dnia wiatr trochę słabnie, stawiam grota z trzema refami i robię ogólne oględziny na pokładzie. Następnego dnia, wiatr zdecydowanie słabnie i wieje już tylko około 5-ciu stopni Beauforta.

26-go i 27-go sierpnia znowu przepływam przez obszar wyżowy. Zbyszek, podczas łączności radiowej komentuje mapy oglądane na internecie i określa: „ten wyż, jest rozlazły i bez wyraźnego centrum”. Dlatego mam takie zmienne warunki i z tego powodu znów mój silnik pracuje ponad 12 godzin w ciągu doby.



Następnego dnia ciśnienie, (1022 milibary) nie zmienia się. Wskazówka na barometrze zamarła, znowu stukam w barometr, aby upewnić się, że wskazówka nie zablokowała się i odczyt jest prawidłowy.

Tym razem płynięcie po wyżowej izobarze jest bardzo przyjemne, ponieważ wieje ze sprzyjającego kierunku, równy wiatr o sile 5-ciu stopni Beauforta.

Do wejścia w Cieśninę Juan de Fuca, jest jeszcze ponad trzysta mil. Dawno nie używany Loran zaczyna pokazywać pozycję, nawet niezbyt różniącą się od tej z GPS. Staram się płynąć bardziej na północ, żeby wyrobić lepszą pozycję do wejścia w cieśninę. Nie chciałbym, żeby statystycznie przeważający o tej porze roku wiatr z kierunku północno-zachodniego zepchnął mnie poniżej wejścia.

W odległości prawie dwustu mil od brzegu, chwilami odbieram już prognozę pogody nadawaną na UKF. Łączność z Vancouver na falach krótkich staje się kłopotliwa, bo propagacja na różnych pasmach amatorskich jest kapryśna. Zbyszek i Sławek próbują różnych częstotliwości, ale najlepsza łączność jest za pośrednictwem Staszka z „Boomeranga” stojącego w Honolulu.

Prognoza pogody nie wygląda dla mnie zbyt wesoło. Kolejny niż zbliża się do kontynentu amerykańskiego. Walczę o każdą milę wysokości, nawet na prawie cztery godziny włączam silnik, żeby płynąć ostrzej do wiatru i nie redukuję żagli, byle jak najdalej na północ, bliżej do kanadyjskiego brzegu, na wyspie Vancouver.

Amerykańska straż brzegowa, Coast Guard podaje przez radio ostrzeżenie, że z Cieśniny Juan de Fuca będzie wypływał lotniskowiec, razem z eskadrą okrętów eskortujących go. Informuje, że obowiązuje zakaz zbliżania się do lotniskowca na odległość mniejszą niż 7 mil morskich. Eskortujący okręt prowadzi stały nasłuch na kilku kanałach radiowych UKF i informuje o aktualnej pozycji lotniskowca, który należy omijać z tak dużym zapasem odległości. Domyślam się, że ta eskadra, prawdopodobnie nie będzie płynąć przy kanadyjskim brzegu Wyspy Vancouver. Dla mnie, jest to dodatkowy element, do podjęcia decyzji, jakim kursem powinienem płynąć.

Jest ciemna noc i wiatr z godziny na godzinę tężeje. Chwilami w blasku wychodzącego zza chmur księżyca widzę przy burtach jachtu pełno białej piany wodnej. Żagle i olinowanie

ciężko pracują, wydając przeróżne odgłosy. Chodzą mi po mojej głowie, różne straszne myśli i wyobrażam sobie niesamowite awarie, jak na przykład zerwana wanta, złamany maszt i wyrwane z kawałkiem pokładu okucie stopy masztu.

Stoję w kabinie, obok stalowego słupka, wzmacniającego pokład pod okuciem zamocowania masztu i słucham odgłosów mojej „Varsovii”, tak samo, jak lekarz słucha stetoskopem bicia serca swojego pacjenta. W jeden, wielki szum zlewają się wszystkie odgłosy: ruszające się w maszcie liny i przewody, różne zgrzyty, trzeszczenie, piski i wibracje naprężanych przez wiatr want. Moja „lekarska diagnoza” uspokaja mnie, wszystko wygląda dobrze i nie sadzę, żeby spotkało mnie jakieś nieszczęście.

Na chwilę kładę się do koi i z pełną satysfakcją wracam myślami do okresu budowania przeze mnie mojego jachtu. Nie żałuję, że nie oszczędzałem wtedy materiałów: żywicy poliestrowej, mat i tkanin z włókna szklanego, to znaczy głównego materiału z którego wykonany jest mój jacht. Wszystkie wzmocnienia robiłem znacznie grubsze i mocniejsze, niż zalecała dokumentacja projektowa i ogólnie przyjęte standardy.

„Varsovia” pędzi z prędkością ponad 7 węzłów, przy zjeździe z fali GPS wskazuje nawet więcej. Mam wrażenie, jakby moja łódka przeskakiwała z fali na falę. Wbijając się w kolejną ścianę wodną, cały kadłub drży, jakby uderzył w śpiącego wieloryba. Poruszanie się wewnątrz jachtu, można porównać do tego, co czuje pasażer autobusu komunikacji miejskiej, prowadzonego przez kierowcę „pirata drogowego”. Wyłączam silnik ale niewiele to zmienia, jedynie uderzenia o falę są trochę łagodniejsze. Prędkość jachtu zmniejszyła się tylko minimalnie.

Mam wypracowaną wysokość. Lotniskowiec i brzeg amerykański już mi nie zagraża, dlatego mogę trochę odpaść od wiatru, co w konsekwencji zwiększa boczne kołysanie. Całą noc nie mogę zasnąć i co chwila rozglądam się dookoła. Bliskość brzegu i obawa przed zderzeniem się z czymś innym, pływającym po wodzie, nie daje mi spokoju.

Radaru nie włączam, ponieważ na takiej fali włączony alarm na radarze ma małą szansę na obudzenie mnie wtedy, gdy naprawdę będzie niebezpieczeństwo. „Głupie” urządzenie elektroniczne nie odróżnia, czy fala radarowa daje na ekranie obraz echa odbitego o coś pływającego po wodzie, czy odbitego

od wierzchołka zbliżającej się fali oceanicznej. W takich warunkach włączony alarm na radarze, co chwila sygnalizowałby, nie to, co naprawdę zagraża jachtowi. W ten sposób budziłby mnie bez potrzeby.



*Zarefowany grot*

## **52. Zimny prysznic**

Nareszcie wschodzi słońce i jest dobra widoczność. Po tej burzliwej nocy, nie widzę żadnych poważniejszych uszkodzeń na pokładzie. Jedyna strata, to urwana i zmyta za burtę, zapasowa antena UKF-ki, której i tak bardzo dawno nie używałem.

Podnoszę klapę schowka w kokpicie i zaglądam do środka. Wszystkie liny i inne drobne sprzęty, które zwykle są luźno położone, dokładnie wymieszały się. Tym się nie przejmuję, jest to normalne w warunkach żeglugi na oceanicznej fali. Interesuje mnie jedynie wskaźnik poziomu paliwa, na głównym rozchodowym zbiorniku. Ilość diesla wygląda dobrze i na razie nie muszę uzupełniać z luźnych kanistrów.

W tym momencie przelewa się przez pokład olbrzymia fala i przez moment nie widzę nic, oprócz ściany wody. Zimny prysznic zrywa mi z głowy okulary, które na szczęście dobrze trzymają się na linie zabezpieczającej. Przez chwilę zamarłem w bezruchu, ponieważ będąc bez sztormowego ubrania, lodowata - już nie gorąca, hawajska woda, spływa stróżkami po całym moim ciele. Myślę sobie, czterdzieści lat żegluję i taki jestem głupi, żeby w tych warunkach wychodzić na pokład bez sztormiaka, ale to nie problem, przebieram się w suche ciuchy i wskakuję pod śpiwór. Potem piję gorącą herbatę i jestem znowu gotowy do dalszej akcji.

Żeglując tutaj w sztormowych warunkach, albo na wodach Alaski lub zimą, po wodach w okolicy Vancouver, zawsze sprawia mi satysfakcję kontrast, pomiędzy tym, co widzę i czuję na pokładzie a tym, co jest w środku w kabinie, gdzie jest sucho i ciepło od grzejnika, mówiąc krótko - „domowe pielesze”. To jest, tak jak w domu podczas zimy. Za oknami jest mróz a w pokoju grzeje się przy kominku cała rodzina.

W dzień wiatr trochę słabnie i nareszcie widzę brzeg kanadyjski. Z radości, że zbliżam się do celu, tym razem nie podskakuję w kokpicie, tylko śpiewam „O Canada!” - pierwsze słowa hymnu kanadyjskiego.

Przez cały dzień żegluję bez większych zmian. Próbuje zdrzemnąć się, ale znowu warunki nie sprzyjają odpoczynkowi. Prognoza pogody przewiduje w wejściu do cieśniny Juan de Fuca, wiatr o prędkości do 35 węzłów, ale na szczęście ze sprzyjającego

kierunku. Prawdopodobnie, znowu czeka mnie następna niespokojna noc.

Na wywoławczym, międzynarodowym kanale 16-tym UKF, słyszę eskortowca lotniskowca, który kilkakrotnie wywołuje jakiś jacht będący na drodze eskadry okrętów. Podaje on dokładną pozycję geograficzną i kierunek płynięcia tego jachtu. Wywoływany jacht nie odpowiada na to wołanie. Natomiast ja porównuję swoją pozycję, jestem bardzo daleko od tego lotniskowca i z wielką satysfakcją cieszę się z decyzji wyboru trasy, jaką płynąłem. Mam obecnie duży zapas wysokości i nie obawiam się, że północny wiatr oraz omijanie lotniskowca zmusi mnie do nakładania drogi.

Wyobrażam sobie ten biedny jacht, który może walczył o każdą milę wysokości przy wejściu do cieśniny a teraz będzie musiał odpaść, tracąc z trudem wypracowane mile. Może to kosztować go wiele godzin dodatkowej żeglugi w trudnych warunkach. Prawdopodobnie dlatego nie odzywa się, ponieważ sądzi, że jakoś mu się uda nie zmieniać swojego kursu. Wreszcie po kolejnych wołaniach eskortowca, jacht odzywa się i zmuszony jest do zmiany kursu. Nie mam wątpliwości, że jedyny kurs do jakiego został on zmuszony, to kurs z wiatrem na południe. Żał mi tych żeglarzy, ale niestety, to są realia z którymi zawsze trzeba się liczyć.

Robi się ciemno i dookoła widzę coraz więcej świateł na lądzie i na przepływających statkach. Muszę na wszystko bardzo uważać i dlatego często wyglądam na pokład. W pewnym momencie, kiedy leżę w koi, słyszę falę przelewającą się po pokładzie, a po chwili czuję, że coś jest nie tak, jak powinno być. Samoster nie reaguje i jacht w niekontrolowany sposób rzuca jest przez kolejne fale. W pośpiechu (ale tym razem zakładam, przynajmniej górę sztormiaka) wybiegam do kokpitu.

Jest ciemno i przez chwilę nie mogę określić, co się stało. Słyszę pracujący silniczek siłownika samosteru i widzę poruszający się rumpel steru. Dopiero po oświetleniu latarką sprawa się wyjaśnia. Kolejna duża fala załaziła kokpit i wypełniła go wodą. Puste bańki po paliwie, stojące pod rumplem, wypłynęły. W konsekwencji podbiły do góry siłownik samosteru, który odłączył się od rumpla. Siłownik chodzi sobie teraz w swoją stronę a luźny rumpel w swoją. W tych warunkach ustawienie

jachtu i powrót na prawidłowy kurs, zajmuje mi dużo czasu. Bańki oczywiście sprzątam i chowam do rufowej kabiny.

Całe życie człowiek się uczy, ale trudno jest przewidzieć wszystko, co może się wydarzyć. „Dobra praktyka morska”, to umiejętność przewidywania i zachowania się w różnych sytuacjach na morzu.



*Puste bańki po paliwie, stojące pod rumplem, wypłynęły.  
W konsekwencji podbiły do góry siłownik samosteru,  
który odłączył się od rumpla.*

## **53. Koniec żeglugi oceanicznej**

Pierwszego września o godzinie 1:30 płynąc blisko brzegu kanadyjskiego, mijam w dużej odległości trawers Przylądka Flattery i wpływam do szerokiej cieśniny Juan de Fuca, kończąc w ten sposób oceaniczny odcinek rejsu. Na szczęście, tak jak to często bywa, prognoza pogody nie sprawdza się. Duża oceaniczna fala pozostała, ale wiatr prawie całkowicie uspokoił się. Oddycham z ulgą, ponieważ wiem, że jest to koniec mojej żeglugi oceanicznej w tym rejsie.

Uruchamiam silnik i dalej bez żagli płynę blisko brzegu, mijając przepływające statki. Mój radar na gładkiej wodzie pracuje bardzo dobrze. Sygnalizuje mi każde zbliżające się niebezpieczeństwo. W tych warunkach, po trzech nieprzespanych nocach, pozwalam sobie na dłuższą drzemkę.

Okolo godziny 6-jej rano, budzi mnie alarm radaru. Sygnalizując, że zbliżam się do brzegu na odległość mniejszą niż ustawiony krąg czterech mil. Rozglądam się dookoła i zmieniam kurs. Wschodzące słońce wylania się zza wysokich gór; zapowiada się piękny słoneczny dzień. Płynąc po gładkiej wodzie bez najmniejszego podmuchu wiatru, obserwuję i omijam liczne małe motorówki z wędkarzami. Jest dzisiaj długi weekend, dlatego na wodzie zaczyna robić się ciasno.

Wpływam do portu Victoria i o godzinie 13:55 cumuję do pomostu odpraw granicznych. Wyskakując na pomost nie zapominam o moich przesadach i pierwszą stawiam prawą nogę. Szybko i prowizorycznie zawiązuję do pomostu cumę dziobową i rufową. Stając na dwóch moich nogach, czuję, że są one miękkie w kolanach a deski pomostu wydają się dziwnie sztywne. W głowie czuję jakiś szum, na moment zamykam oczy i robię kilka przysiadów i w ten sposób staram się dojść do normy.

Przy pomoście cumuje kilka jachtów głównie motorowych ze Stanu Washington. Są to weekendowi żeglarze odwiedzający wody kanadyjskie. Z dużym zainteresowaniem oglądają moją „Varsowię”. Jeden z nich komentuje i zadaje mi pytanie: „patrząc na wyposażenie i wygląd twojej łódki, to pewnie przyплыwasz z daleka?” Odpowiadam spokojnym głosem: tak z Hawajów, jednocześnie pokazuję na burcie nalepkę z flagą stanu Hawaje. Po

mojej odpowiedzi, następuje seria pytań dotyczących żeglugi oceanicznej. Nie widząc nikogo więcej na pokładzie mojej „Varsovii” pytający upewniają się, czy płynąłem samotnie. Po moim wyjaśnieniu tych wątpliwości, posypała się lawina kolejnych pytań.

Następnie ustawiam się w kolejce przy telefonie, znajdującym się na końcu pomostu, podłączonym tylko do urzędu imigracyjno-celnego. Słyszę jak Amerykanin z innego jachtu, długo rozmawia i coś tam tłumaczy, odpowiadając na liczne pytania. Za chwilę, również przez ten sam telefon, zgłaszam mój powrót do Kanady. Rozmawiający ze mną urzędnik, po zadaniu pytania skąd przybywam i otrzymaniu mojej odpowiedzi, skraca od razu dalsze pytania i nie czekając na moje odpowiedzi, podaje mi numer odprawy, potwierdzający legalne przekroczenie granicy kanadyjskiej. Jestem znowu w swoim kraju, kraju w którym przeżyłem połowę swojego życia.



*Port Victoria – jestem znowu w swoim kraju.*

Robię krótkie podsumowanie przebiegu oceanicznego: od Hanalei Bay na wyspie Kauai, przepłynąłem 2 620 Mil morskich, w ciągu niecałych 26-ciu dni ze średnią prędkością około 4,2 węzła

Śpieszę się do Vancouver i po tylko półtoragodzinnym postoju wypływam dalej. Na noc zatrzymuję się i cumuję do bojki w Sidney Spit, tym samym miejscu, gdzie trzy miesiące wcześniej stałem, wypływając w ten rejs.

Jestem już w zasięgu telefonu komórkowego i dlatego mogę spokojnie bez pośrednictwa radiostacji, rozmawiać ze znajomymi z Vancouver, którzy pytają mnie, kiedy dopłynę do mariny. Chcą mnie przywitać, dlatego informuję ich o planowanej godzinie przyplłynięcia, jednocześnie dodając, że najpierw zacumuję do publicznego pomostu na Granville Island. Jest to miejsce w Vancouver, które można porównać do Sopotkiego mołu lub gdańskiej Motławy, to znaczy, „deptak” dla spacerowiczów, gdzie lubią przychodzić okoliczni mieszkańcy i turyści, dlatego uznałem to miejsce za najbardziej stosowne na takie spotkanie.

Nawet ze Zbyszkim z którym codziennie rozmawiałem przez radiostację, teraz rozmawiam przez telefon, ponieważ propagacja radiowa na tak bliską odległość na krótkofalowych pasmach amatorskich jest bardzo kapryśna. Dziękuję mu za codzienne łączności radiowe, które umożliwiały mi stały kontakt z lądem. Jeszcze tylko ustalamy ostatnie uzgodnienia dotyczące powitania i powoli zbliżam się do portu.



*Jestem już w zasięgu telefonu komórkowego.*

Na maszcie „Varsovii” powiewają banderki: polska - symbolizująca kraj, w którym zaczynałem swoje żeglarstwo i amerykańska to jest państwa, które odwiedziłem w tym rejsie. Jest też proporzcyk maryny Ko Olina w której stałem przez cały miesiąc. Oczywiście na rufie mam banderę kanadyjską, to jest państwa, w którym oficjalnie zarejestrowany jest mój jacht. Na samym topie masztu jest wstęga milowa o długości prawie sześciu metrów, symboliczny jeden milimetr za każdą przepłyniętą w tym rejsie milę morską.



*Pomost na Granville Island w centrum Vancouver.*

## **54. Powitanie**

Wpływam do Vancouver i podpływam bliżej do pomostu na którym widzę tłumek kilkudziesięciu osób, przybyłych na moje powitanie. Znajomi z którymi rozmawiałem przez telefon, przekazywali informacje o moim powrocie innym znajomym. W wyniku czego, przywitanie to przekracza moje oczekiwania. Płynę wolno na silniku, najpierw robię kółko na wodzie i rufą wpływam do zatoczki pomiędzy wąskimi pływającymi pomostami. Podaję cumy i wychodzę na bujający się pomost.

Po wstępnym, rodzinnym przywitaniu się z moją żoną i synem, podchodzą po kolei do „Varsovii” i witają się ze mną znajomi i przyjaciele, których zapraszam na pokład.

Wszyscy składają gratulacje i leje się powitalny szampan. Liczni goście siedzący w kokpicie i na pokładzie obciążają jacht do tego stopnia, że woda wpływająca przez otwory odpływowe w kokpicie podmywa ich nogi.





*Woda wpływająca przez otwory odpływowe w kokpicie,  
podmywa nogi witających gości.*



*Bezpośrednia rozmowa krótkofalowców  
tym razem na fali akustycznej. (Zbyszek VE7ATZ z prawej strony)*

Wśród witających jest również prasa i telewizja polonijna. Przed kamerą telewizji udzielam długiego wywiadu. Jest dużo pytań, nie tylko żeglarskich, na które staram się odpowiedzieć w wyczerpujący sposób.



*Kamerzysta Telewizji Polonijnej w Vancouver.*

Kamerzysta Tadeusz i jego asystent z mikrofonem zajmują tyle miejsca, że Pani Elżbieta, redaktor vancouverskiej „Gazety Informacyjnej” nie może się „dopchać” do jachtu, żeby porozmawiać ze mną. Widzę, jak ostrożnie idzie po bujającym się pomoście i wycofuje się z tego tłoku.

Podczas wczorajszej rozmowy telefonicznej z Panią Elżbietą, powiedziałem, że coś napiszę, o moim rejsie. W najbliższym wydaniu gazety, ukazało się jej krótkie sprawozdanie z powitania i informacja, że ja obiecałem napisać wspomnienia w odcinkach. W ten sposób niechący, zostałem zachęcony do napisania czegoś więcej.

## NOTATNIK POLONIJNY

### Powrót samotnego żeglarza – **Jerzy Kuśmider** witany owacyjnie w Vancouver przez kolegów żeglarzy i przyjaciół

Z samotnego rejsu jachtem *Varsowia* przez Pacyfik powrócił do Vancouver pan Jerzy Kuśmider znany kapitan żeglarstwa jachtowego. Na taki wyczyn decydują się tylko najlepsi. Kapryśny Pacyfik pokonał już nie jednego śmiałka. Dlatego też wyczyn kapitańa Jerzego Kuśmidra zasługuje na specjalną uwagę.

Byłam na przystani na kolyszącym się pomoście usiłowałam robić zdjęcia najadłam się przy tym strachu, że wpadnę do wody i po prostu zdręziałam. Mam nadzieję że zostanie mi to wybaczone. Na żeglarza kompletnie się nie nadaję.

Relację z rejsu i powitania zamieścimy w następnym numerze.

Jerzy Kuśmider obiecał nam swoją relację z rejsu którą zamieścimy w odcinkach.

E. Kozar

# PC

- Hardwa
- Cable/A
- Virus re
- Training



# ME



Mówiąc o odcinkach, czyli liczbie mnogiej, należy rozumieć, że powinny być przynajmniej dwa. Jak usiadłem przy komputerze i zacząłem pisać to zaczęło przybywać stron i odcinków. Później

okazało się, że powstał materiał na 28 tygodniowych odcinków z czego, po niewielkich uzupełnieniach, powstała cała książka.



## Honolulu -Vancouver



Dzisiaj jest spokojna żegluga i dlatego mogę zająć się krojeniem annasa. W sztormowych warunkach nie byłoby to proste, bo używanie dużego noża nie należy do bezpiecznych zajęć na bujających się jachtach.

Polityku do socjalistycznej polityki, przystąpił do Związku, który w tamtych czasach, wbrew pozorom, był bardzo popularny. W latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia, portowi przyjeżdżali na owocowe spracowanie z południa do tegoż Związku Radzieckiego. Wiekoloterni pływali do tego portu i najczęściej cumowali w basenie handlowym, obok statków z egzotycznymi owocami, które w tamtych czasach rzadko pojawiały się w naszych sklepach. Pracownicy portowi byli bardzo gościnni dla zeglarzy z Polski i nie żalowali egzotycznych smakowitości, na co ja i moja żona nie mogliby być obojętni i z polską gościnnością nie żalowaliśmy polskiemu "Zeglarzowi" "Ogrypcie".

Na każdym razem przypływały z inną żalną zastanawiającą, jak owej "przypłyły" aktualnie do portu. Nawet czasami byliśmy bardzo wybiegni. Za najpierw: uważaliśmy pomarancze bo długie nie pusły się na jachcie. Banany były gorzkie, ponieważ: każdy kiedy myśliśmy o bogu: że do Polski, żeby podzielić się nim z rodzinami i znajomymi. Pewnego razu w jednym z kolejnych rejsów do tego portu, przyjeżdżała jedna z naszych przyjaciółek, która była już w ciąży. Właśnie wtedy, na rozdźwięk: jakieś statek tak się "rozpadł", że zaczęli przeładowywać ananasy na nasz jacht. Otwarta furtka do kabiny w gorlipu, sprawiała lawinę ładów statekowej i dokęży zaczęły spływać ananasy, bepodzielno na głowę spływać tam młode żółtaczki. Kiedy i niespodziewanie, ich krzyk obudził mnie. Po zapaleniu światła, zobaczyłam jak woda z ananasy, spływała stopami i rękami. Wtedy, kiedy już nie było już, przewzieli ten niecodzienny "załadunek". Do dziennika jachtowego, wpisałam zarządzenie kapitana, że każdy członek załogi, codziennie powinien zjeść conajmniej trzy ananasy. Tępiotnia żegluga do Gdyni, pomimo mojej niecodzienniej decyzji i zarządzenia kapitana, nie przetrwała. W końcu, w drodze powrotnej do Gdyni, po Powrocie do Polski, w jachtowym w Gdyni, odbyło się wielkie, nieryczkie "ananasowe party". Zapraszaliśmy znajomych żeglarczy, którzy z kolei przyprowadzali, następnych znajomych i wszyscy zjadaliśmy się, nieczesto w tanych czasach jądami owocami. Moji dowódcy pierwszy dzień "podrwał" spacerując po nabrzeżu czarnoczaszów. Opowiadano, on jakie to "szpoty" spotkały nas na poludniowych wodach. Wtedy, kiedy nie miałem już co skazać broniem, broniem jachtu, żaloby i przeżyciach ananasów.

Wtedy to, prawie trzydzieści lat temu nie przypuszczałem, że będę miał okazję mieć prawdziwie „ananasowe lato” na prawdziwym południowym morzu. Tylko, że tym razem jest inna sytuacja, jestem sam na własnym a nie klubowej jamie, bez klubowej załogi i pierwszego oficera, który dowiecinnie zagadywał dziewczyny na kei. Po wspomnieniach o tamtym niedzielnym „pociąg”, powracam do teraźniejszości i zjadam kolejne kawalki, tym razem hawajskich owoców.

Żeglując przez kalń, dźwięki wiatru pasatowego wycięm z umiarkowaną siłą. Podczas regulacji wybrania sztołów żagla przednich, stwierdzam problemy w działaniu kabestanu na prawej borce. Można obracać go korbą w dwóch przeciwnych kierunkach, bez żadnego oporu i możliwości naprężenia liny. Domyślam się że to drobna sprawa ale należy rozebrać kalń kabestan, oczyścić i nasmarować zapadki ze sprężynkami. Naprawa jest prosta, ale nie na bujającym się jachcie.

Nad ranem następnego dnia, zbliżając się do wyspy Kauai, wiatr trochę słabnie i o godzinie 9.40 rzucam kotwicę w malowniczej zatoce Hanalei Bay. Mam tutaj tylko cztery metry wody pod kilem mojej "Varsovii" i jestem bardzo blisko plaży, niedaleko bojki oznakowującej akwen chroniony przez ratowników plażowych. Stojąc na dziobie, oglądam moją kotwicę leżącą na dnie bo jest wyjątkowo przejrzysta woda. Silne podmuchy wiatru wiejące z różnych kierunków, powodują powstawanie falek i obraca ją ichtem na wszystkie strony, ale kotwica trzyma bardzo dobrze.

Całe szczęście, że awaria kabestany wydarzyła się przed ruszeniem na otwarty ocean. Tutaj, pomimo podmuchów wiatru, na stosunkowo gładkiej wodzie naprawiamy go bez żadnych problemów. Jedynie bardzo muszę uważać, aby przy rozbiuraniu nie pogubić części i żeby żadna z nich nie wypadła za burtę. Przy okazji jeszcze raz przeglądám inne kabestany i bez rozbiurania, przynajmniej spryskuje je, uniwersalnym płynem WD40.

Chce trochę zrehabilitować się, ponieważ podczas ostatniej nocy, płynąc blisko brzegu musiałem obserwować co dzieje się podkoła i dlatego jestem niewypaśny. Pomimo to, nie mogę zasnąć bo czuję się poddenerwowany, przecież z tego miejsca mam zacząć drogę powrotną. Chciałbym tutaj zatrzymać się na dłużej, ale czas naglił. Zbliża się noc i na Północnym Pacyfiku warunki pogodowe będą się pogarszać. Wciąż nie wiem czy mam się zatrzymać tutaj, czy lepiej iść dalej. Wciąż tutaj do rana i wypłynąć o świcie? Stwierdzam jednak, że to strata czasu, ponieważ nie mam czasu na kilkanaście godzin aż do rana, w mojej sytuacji, oznacza to przepłynięcie kilkunastu mil. Dodatkowo coraz silniejsze poduchy, silnego wiatru wchodzą z południa. W tym momencie odzywa się mi mnie dusza zegarki a nie turysty i mówię: „Wujku, Kapitane podejmuje ostateczną decyzję i zaloga musi wykonywać polecenie”.

Tę jest dziesią 6-ty sierpnia, o godzinie 13:20 daje sobie komedę "koczownicza" i po tylko trzy dni pogodyniamy koczowniczo, w malowniczej zatoce, znowu jestem w drodze. Tym razem, mój kolejny planowany port docelowy, jest odległy o ponad dwa i pół tysiąca mił to znaczy prawie miesiąc żegluzi przez Północny Pacyfik. Będę musiał przepłynąć trzy zasadniczo różniące się od siebie strefy klimatyczne. Mam świadomość, że na dystansie tym nie mam żadnych możliwości odwrótu ani żadnych portów, do których mogłbym się schować w razie potrzeby i chyba dlatego czuję ogólnie podenerwowanie. Jednak nie poddaję się takim nastrojom, bo zdaję sobie sprawę, że jak popłynęłam i to muszę wrócić, nikt i nic nie jest w stanie pomóc mi. Przedemną jest tylko otwarty ocean.

[illegible]

Tak jak poprzednio, płynąc na Hawaje zastanawiałem się jaką trasę wybrać, i zdecydowałem na wariant pośredni. Tak samo obecnie, planuję nie nadkładać nadmiernie drogi i płynąć bliżej centrum wyżu. W tym celu zabrałem więcej paliwa na ewentualnie dłuższy czas pracy silnika. Obójność jak liczyć, to ilość tego paliwa, może najwyżej wystarczyć mi na mniej niż jedną czwartą całej trasy.

Przed wypłynięciem z zatoki, robik łódek dookoła stojącego na kotwicy dużego jachtu kanadyjskiego z Vancouver, który jak podejrzewam szkuje się do pływania tą samą trasą co ja. Wymieniam kilka zdań z jego załogą i kapitanem. Faktycznie, okazuje się, że za kilka godzin, ma on wypłynąć, kierując się również do Vancouver. Ponieważ mam na radiostacji amatorską, to podaje mu godzinę i częstotliwość na pasmie 14 Mhz. na której zwykle prowadzi umówione łączności radiowe. Wymieniamy wzajemnie pozdrowienia i oddalam się biorąc kurs prosto na północ.

Stawiam przedni żagiel fok oraz żarełowany na jeden ref, główny żagiel grot i wypływam z zatoki, od razu dostaje silny podmuch pasatu z prawej burty. Wiatr o sile 5 do 6 stoni Beauforta kładzie "Varsovie" na lewa burcie. Taki sam wiatr, tylko

6 sile 3 do 6 stopni nieautorskiej klasie "varsovie" tu nie wiatr, tylko jak dotychczas wiejący zwykle od rufy, sprawiał wrażenie spokojnej, przyjemnej, bo szybkiej żeglugi. Obecnie wszystko to wygląda inaczej, ponieważ żacht dodatkowo zaladowany jest prowiamentem, wodą i paliwem, dlatego kadłub ciężko pączy na fali.

Przez pierwszą godzinę pączy silnik, żebyśmy mogli szybciej oddalić się od brzegu. Wysokie góry na wyspie oraz ukształtowanie linii brzegowej powoduje różnego typu zawrośnięcia i odbicia wiatru, co w konsekwencji tworzy krzyżowanie się fal opanicznych.



*Jeden z tygodniowych odcinków w „Gazecie Informacyjnej”.*

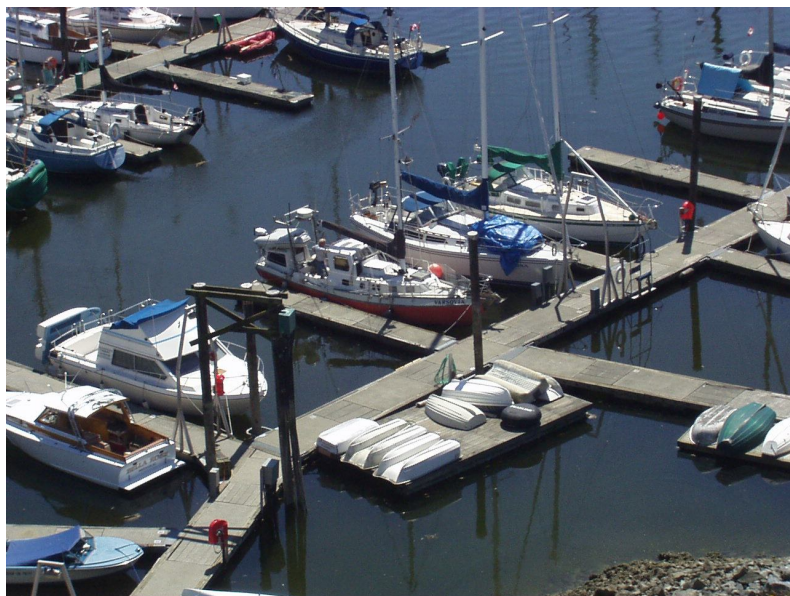
Dotychczas, nigdy nie zajmowałem się publicystyką, nie licząc krótkich artykułów, notatek do różnych biuletynów i sześćioletniego kierowania i przygotowywania Polskiego Programu Radiowego w Vancouver.

Czy mój debiut pisarski jest dobry? Odpowiedź na to pytanie, pozostawiam czytelnikom.

Będę się cieszył, jeżeli po przeczytaniu relacji z mojego rejsu, choćby nieliczne osoby, zmieniają swoje spojrzenie na otaczający nas świat i rozumieją, że świat ten, to nie jest tylko praca i pogoń za dobrami materialnymi o czym często zapominają nasi rodacy, rozrzućeni po różnych zakątkach świata. Jak mówi polskie przysłowie „bez pracy nie ma kołaczy”, ale praca ta powinna być tylko drogą do realizacji swoich marzeń i drogą do celu, który sprawia satysfakcję.

\*\*\*

Po zakończeniu oficjalnego powitania, robi się już ciemno. Goście powoli zaczynają rozchodzić się, a ja znowu zostaję sam. Jeszcze tylko pozostaje przeczumowanie „Varsovii” na jej stałe miejsce w marinie i nareszcie mogę powiedzieć, że rejs zakończył się.



*„Varsovia” na swoim stałym miejscu w marinie.*

Padam ze zmęczenia, ponieważ przez ostatnie trzy doby praktycznie prawie nie spałem, ale czuję się szczęśliwy, że zrealizowałem to, co zaplanowałem. Sprawdziłem siebie i „Varsovie” na oceanicznej trasie. Mogę więc, śmiało planować następne rejsy. Dokąd następnym razem? Na to pytanie, odpowie czas.

W okresie trzech miesięcy trwania całego rejsu, przepłynąłem 5724 Mm w ciągu 55 dni i 20 godzin żeglugi ze średnią prędkością 4,27 węzła, nie licząc oczywiście długich postojów, szczególnie zostawienia jachtu w Honolulu.



*Tu radiostacja VE7CFA/MM – ostatnia łączność radiowa.*

### **Wypisy z dziennika jachtowego**

|                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Razem<br>cały rejs:<br>od<br>03 czerwca<br>do<br>02 września<br>2003 | Vancouver – Hilo - <b>2695,5 Mm</b><br>Hilo,Hawaii – Hanalei Bay, Kauai - <b>336,0 Mm</b><br>Hanalei Bay,Kauai–Vancouver - <b>2692,8 Mm</b><br><b>Vancouver – Honolulu – Vancouver</b><br><b>5724,3 Mm</b><br><b>55 dni - 20 godzin żeglugi</b><br><b>średnia prędkość 4,27 węzła</b> |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    | Pozycja<br>godz. 24:00<br>--N ---W<br>lub postój | Mm<br>24godz<br>/godzin<br>żegluga | Silnik<br>Godz<br>prac.<br>/24g   | Odwiedzone miejsca /uwagi/<br>(C) - cumowanie do pomostu/brzegu<br>(K) - kotwiczenie<br>(B) - cumowanie do boji<br>> godzina odpłynięcia<br>> godzina przyłynięcia                |
|----|--------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| VI |                                                  |                                    |                                   |                                                                                                                                                                                   |
| 03 | Sidney Spit                                      | 45/11.5                            | 4,5                               | 6:20 > <b>Vancouver</b><br>>15:50 (B) <b>Sidney Spit</b> Marine Park                                                                                                              |
| 04 | 48.13-125.02                                     | 95/18.5                            | 5.2                               | 5:50> > 20:40-otwarty Pacyfik                                                                                                                                                     |
| 05 | 46.48-125.26                                     | 98                                 | 7.5                               | Dzień słaby wiatr, później mocniejszy                                                                                                                                             |
| 06 | 45.23-126.05                                     | 92                                 | 3.0                               | Wiatr o zmiennej sile. Dobra żegluga.                                                                                                                                             |
| 07 | 43.41-127.04                                     | 126                                | 0                                 | Wspaniała żegluga "na motyla".                                                                                                                                                    |
| 08 | 41.34-128.13                                     | 142                                | 1.5                               | Pierwszy raz ubieram sztormiak.                                                                                                                                                   |
| 09 | 39.46-129.36                                     | 134                                | 1,5                               | Do Hilo1800Mm, Vancouver 600Mm                                                                                                                                                    |
| 10 | 38.48-131.27                                     | 109                                | 0                                 | Zgubione koło ratun.Ciepło i wilgotno                                                                                                                                             |
| 11 | 37.37-132.35                                     | 97                                 | 6.7                               | Wiatr umiarkowany.                                                                                                                                                                |
| 12 | 36.21-133.08                                     | 85                                 | 0,8                               | Pierwsze 1.000 Mm od Vancouver                                                                                                                                                    |
| 13 | 35.14-134.09                                     | 88                                 | 8,8                               | Wiatr słaby.                                                                                                                                                                      |
| 14 | 34.06-134.32                                     | 75                                 | 10,0                              | Wiatru ze wschodu.Czy to już pasat?                                                                                                                                               |
| 15 | 32.48-135.15                                     | 88                                 | 12,6                              | To nie pasat. Bardzo słabe wiatry.                                                                                                                                                |
| 16 | 31.48-136.16                                     | 82                                 | 10,7                              | Lód w "ice box" roztopiony                                                                                                                                                        |
| 17 | 30.47-137.09                                     | 84                                 | 10,2                              | Wiatr zmienny. Wymiana oleju.                                                                                                                                                     |
| 18 | 30.04-138.32                                     | 89                                 | 0                                 | Oczekiwany pasat. Suszenie kiełbas.                                                                                                                                               |
| 19 | 29.17-140.07                                     | 99                                 | 0                                 | Urodziny.Hilo1040Mm,Vanc.1600Mm                                                                                                                                                   |
| 20 | 28.28-141.38                                     | 96                                 | 0                                 | Pasatowa żegluga.                                                                                                                                                                 |
| 21 | 27.33-143.28                                     | 117                                | 0                                 | Dobra żegluga. Na GPS max.9.8 w.                                                                                                                                                  |
| 22 | 26.39-145.07                                     | 110                                | 0                                 | Odległość do Hilo >688Mm                                                                                                                                                          |
| 23 | 25.34-146.43                                     | 116                                | 0                                 | Cały czas równo do przodu.                                                                                                                                                        |
| 24 | 24.38-148.13                                     | 103                                | 0                                 | Bez zmian – rutynowa żegluga                                                                                                                                                      |
| 25 | 23.41-149.39                                     | 102                                | 2,1                               | Silnik – ładowanie akumulatorów                                                                                                                                                   |
| 26 | 22.47-150.53                                     | 93                                 | 4,5                               | Żegluga w pasacie wiatr około 4 B                                                                                                                                                 |
| 27 | 21.41-152.26                                     | 112                                | 6,0                               | Bez zmian                                                                                                                                                                         |
| 28 | 20.39-153.47                                     | 102                                | 1,8                               | Bez zmian                                                                                                                                                                         |
| 29 | Hilo                                             | 96 /19,0                           | 14,3                              | >16:00 (C/K)-Hilo, Hawaai.                                                                                                                                                        |
| 30 | Hilo                                             | 0                                  | 0                                 | Odprowa wejściowa.                                                                                                                                                                |
| —  | <b>Vancouver –<br/>- Hilo</b>                    | odczyt<br>GPS<br>2695,5<br>Mm.     | <b>121,5</b><br><br>silnik<br>19% | <b>Vancouver – Hilo, Hawaai</b><br><b>26dni 12godz. 40min.</b><br><b>2695,5 Mm</b><br><b>średnia prędkość 4,3 węzła</b><br><br>Sidney Spit - Hilo (Non stop)<br>25dni13godz.10min |

|             | <b>godz. 24:00<br/>--N ---W<br/>lub postój</b> | <b>Mm<br/>24godz<br/>/godzin<br/>żeglugi</b> | <b>Silnik<br/>Godz<br/>prac.<br/>/24g</b> | <b>Odwiedzone miejsca /uwagi/<br/>(C) - cumowanie do pomostu/brzegu<br/>(K) - kotwiczenie<br/>(B) - cumowanie do bojki<br/>&gt; godzina odpłynięcia.<br/>&gt; godzina przyplnięcia.</b> |
|-------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>VII</b>  |                                                |                                              |                                           |                                                                                                                                                                                         |
| 01          | Hilo                                           | 0                                            | 0                                         | Postój w porcie                                                                                                                                                                         |
| 02          | 20.22-155.46                                   | 64/15,5                                      | 2,6                                       | 08:30>                                                                                                                                                                                  |
| 03          | <b>Lahaina,</b><br>Maui                        | 70/13,5                                      | 6,6                                       | >9:00 oglądanie wyspy <b>Malokini</b><br>>13:30 <b>(B) Lahaina, Maui</b>                                                                                                                |
| 04          | <b>Lono,</b><br>Molokai                        | 42 / 6,7                                     | 7,0                                       | >6:04>10:00 <b>(C)Kaunakakai,Molokai</b><br>> 13:15 <b>(C/K) Lono, Molokai</b>                                                                                                          |
| 05          | <b>Ala Wai,</b><br>Oahu                        | 40 / 8,0                                     | 5,5                                       | >6:20>14:00 <b>(C) Honolulu</b><br>Marina <b>Ala Wai (Waikiki),Oahu</b>                                                                                                                 |
| 06          | Ko Olina<br>Oahu                               | 20 / 4,0                                     | 1,5                                       | >10:45>15:00 <b>(C) Marina Ko Olina, Oahu</b>                                                                                                                                           |
| 07          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Postój w marinie, prace pokładowe,                                                                                                                                                      |
| 08          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0,5                                       | zwiedzanie, plażowanie.                                                                                                                                                                 |
| 09          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Tankowanie paliwa. Zmiana oleju.                                                                                                                                                        |
| 10          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Odłot do Vancouver                                                                                                                                                                      |
| 11-<br>-26  | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | „Varsovia” pod opieką „Boomeranga”                                                                                                                                                      |
| —           | —                                              | —                                            | —                                         | —                                                                                                                                                                                       |
|             | <b>Hilo<br/>- Marina<br/>Ko Olina</b>          | <b>236</b>                                   | <b>23,7</b><br>49.7<br>%                  | <b>Hilo, Hawaii –</b><br>Marina <b>Ko Olina,Oahu</b><br><b>47,7 godzin żeglugi. 236 Mm</b><br><b>Średnia prędkość 4,9 węzła</b>                                                         |
| 27          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Przylot samolotem z Vancouver                                                                                                                                                           |
| 28          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0,5                                       | Uzupełnienie paliwa na stacji paliw.                                                                                                                                                    |
| 29          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Prace pokładowe.                                                                                                                                                                        |
| 30          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Plażowanie, nurkowanie.                                                                                                                                                                 |
| 31          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         |                                                                                                                                                                                         |
| <b>viii</b> |                                                |                                              |                                           |                                                                                                                                                                                         |
| 01          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | Przygotowania do powrotu,                                                                                                                                                               |
| 02          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         | zwiedzanie okolicy. Spotkania itp.                                                                                                                                                      |
| 03          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         |                                                                                                                                                                                         |
| 04          | Ko Olina                                       | 0                                            | 0                                         |                                                                                                                                                                                         |



|    | <b>Pozycja<br/>godz. 24:00<br/>---N ---,---W<br/>lub postój</b> | <b>Mm<br/>24godz<br/>/godzin<br/>żegluga</b>      | <b>Silnik<br/>godz<br/>prac.<br/>/24g</b> | <b>Odwiedzone miejsca (uwagi)<br/>(C) - cumowanie do pomostu/brzegu<br/>(K) - kotwiczenie<br/>(B) - cumowanie do bojki</b>                                                                                                                                                                    |
|----|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 05 | 23.05-159.24                                                    | 70/16,5                                           | 3,2                                       | 7:40> wypłynięcie z mariny <b>Ko Olina</b>                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 06 | 24.46-159.37                                                    | 94/20,3                                           | 2,3                                       | >09:40 <b>(K)Hanalei Bay,Kauai</b> 13:20>                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 07 | 26.13-159.36                                                    | 105                                               | 0                                         | Pasat 5-6B, półwiatr, duży przechył.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 08 | 27.41-159.39                                                    | 90                                                | 0                                         | Bez zmian                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 09 | 29.12-159.05                                                    | 91                                                | 0                                         | Bez zmian                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 10 | 30.52-158.41                                                    | 100                                               | 0                                         | Bez zmian                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 11 | 31.57-157.57                                                    | 105                                               | 0                                         | Wiatr słabnie, przyjemna żegluga.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 12 | 33.28-156.58                                                    | 78                                                | 0,2                                       | Doładowywanie akumulatorów.                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 13 | 34.54-155.37                                                    | 106                                               | 12,4                                      | Klarowanie pokładu: wymiana fału.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 14 | 36.29-154.26                                                    | 113                                               | 19,3                                      | Pierwsze słabe podmuchy z NW.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 15 | 37.34-153.00                                                    | 114                                               | 18,7                                      | Pierwsze 1000 Mm od Ko Olina                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 16 | 38.38-151.31                                                    | 100                                               | 0,9                                       | Dobry wiatr. Chłodno, śpię w                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 17 | 40.04-150.48                                                    | 100                                               | 0                                         | piżamie.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 18 | 41.24-149.26                                                    | 95                                                | 14,1                                      | Bez zmian.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 19 | 42.02-147.53                                                    | 105                                               | 11,8                                      | Bardzo wilgotno. Niebo zachmurzone                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 20 | 42.49-146.27                                                    | 83                                                | 1,3                                       | Przejdzie wyżu, słaby wiatr, kapiel.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 21 | 43.21-144.05                                                    | 84                                                | 4,9                                       | Chmury, wilgotno, słaby wiatr.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 22 | 43.36-141.44                                                    | 116                                               | 0,3                                       | 1000 Mm do wejścia w cieśninę.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 23 | 44.12-139.57                                                    | 110/23h                                           | 2,4                                       | 6:30, 7B ponad 6 w. na samym fok.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 24 | 44.52-138.23                                                    | 91                                                | 6,7                                       | Ucieczka od niżu 7-8B,tylko mały fok.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 25 | 45.48-136.36                                                    | 84                                                | 3,3                                       | Grot 3 refy. Urwana antena UKF                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 26 | 46.38-134.39                                                    | 97                                                | 12,7                                      | Wiatr 7B słabnący do 5B                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 27 | 47.14-132.11                                                    | 97                                                | 12,8                                      | Słaby wiatr. Dużo pracuje silnika.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 28 | 47.43-129.45                                                    | 110                                               | 0                                         | Cisza,słabe podmuch.żagle góra-dół                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 29 | 48.17-127.25                                                    | 105                                               | 0                                         | 1022Mb cała doba bez zmian, ok.5 B                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 30 | 48.33-124.52                                                    | 101/23h                                           | 3,9                                       | Wiatr S-SW ok.4B. Już blisko!                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 31 |                                                                 | 106/23h                                           | 7,1                                       | Wiatr 6-8B w nocy i nad ranem..                                                                                                                                                                                                                                                               |
| IX |                                                                 |                                                   |                                           | Słońce przez cały dzień.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 01 | Sidney Spit                                                     | 92 /18                                            | 17,6                                      | 01:30 trawers Cape Flattery(cieśniny)<br>>13:55 <b>(C) Victoria</b> 15:30><br>19:15> <b>(B) SidneySpit</b> Marine Park                                                                                                                                                                        |
| 02 | Vancouver                                                       | 51/12,5                                           | 10,0                                      | 5:30 > 18:00 <b>(C) Vancouver</b>                                                                                                                                                                                                                                                             |
| —  | <b>Ko Olina -<br/>-Vancouver</b>                                | <b>2792,8</b>                                     | <b>165,9</b><br><br>25%                   | <b>Marina Ko Olina - Victoria 2719 Mm</b><br><b>Średnia prędkość 4,2 węzła</b><br>Ko Olina – Vancouver 2792 Mm<br>Czas żegluga 4,2 węzła667,3 godzin<br>Średnia prędkość<br><b>Hanalei Bay, Kauai - Victoria</b><br><b>(non stop) 25dni 21godz.25min,</b><br><b>Średnia prędkość 4,2węzła</b> |
|    | <b>Vancouver -<br/>- Honolulu -<br/>Vancouver</b>               | <b>5724,3<br/>Mm</b><br><br><b>1340<br/>godz.</b> | <b>311,1</b><br><br><b>23,2<br/>%</b>     | <b>Vancouver – Honolulu -<br/>Vancouver 5724,3 Mm</b><br><b>55 dni - 20 godzin żegluga</b><br><b>średnia prędkość 4,27 węzła</b>                                                                                                                                                              |

## **s/y „Varsovia” – budowa i rozbudowa.**

Budowa i rozbudowa mojego jachtu zajęła mi ponad dwadzieścia lat i nadal nie mogę powiedzieć, że została całkowicie zakończona. Cały czas po mojej głowie chodzą mi różne myśli i pytania: co można jeszcze zmienić lub usprawnić?

Rejs na Hawaje był dobrym sprawdzianem dzielności morskiej jachtu i efektów mojej wieloletniej pracy. Jednocześnie wskazał pewne bardziej lub mniej istotne sugestie do kolejnych uzupełnień.

### ***Jak to się zaczęło ?***

Z Polski wyjechałem pod koniec roku 1977. Najpierw mieszkalem w Nowym Jorku i dopiero w styczniu 1979 roku zamieszkałem na stałe w Kanadzie, początkowo w Toronto.

Moje początki emigracyjne na kanadyjskiej ziemi, tak jak dla większości nowoprzybyłych do tego kraju, nie były najłatwiejsze. Pracowałem bardzo ciężko i tak jak inni, ja również oszczędzałem pieniądze. Tylko, że miałem inny cel niż otaczający mnie rodacy.

Każdą chwilę wolną od pracy wykorzystywałem do biegania po marinach. Oglądałem różne jachty i przymierzałem się do kupna jednego z nich. W miarę moich możliwości, próbowałem nawet składać konkretne oferty, jednak tak naprawdę to nie mogłem znaleźć czegoś, co naprawdę nadawałoby się do moich potrzeb.

Po przeanalizowaniu różnych możliwych wariantów, zdecydowałem się na samodzielną budowę całego jachtu. Na ścianie w moim malutkim pokoiku, który wynajmowałem za niewielkie pieniądze, wisiały olbrzymie rysunki konstrukcyjne wymarzonego jachtu.

W międzyczasie poznałem Elżbietę. Zmieniałem kolejne prace, pnąc się po drabinie zawodowej. W rezultacie dostałem ciekawą ofertę pracy na stanowisku inżyniera, projektanta konstrukcji budowlanych w Vancouver, dokąd przeprowadziłem się razem z moją nowo poślubioną żoną.

## ***Budować od podstaw, czy od „gołego” kadłuba ?***

To pytanie dręczyło mnie na początku mojego pobytu w Vancouver. W rezultacie, zdecydowałem zamówić gotowy kadłub z pokładem i wykończyć tą gołą skorupę, według mojego projektu i możliwości.

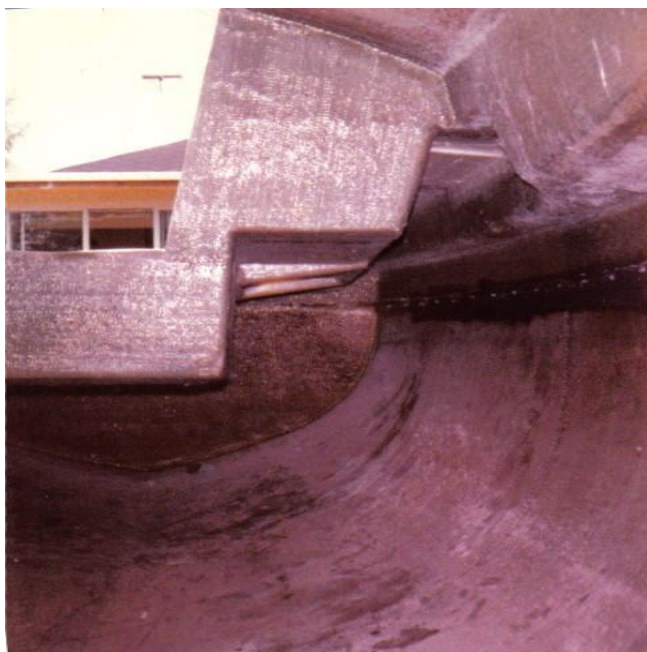
W lipcu 1982 roku do ogródka mojego kolegi, bo własnego domu wtedy jeszcze nie miałem, przyjechała na przyczepie skorupa kadłuba z pokładem, wykonana z fibreglass to znaczy maty szklanej nasyczonej żywicami poliestrowymi. Wewnątrz nie było niczego, tylko goły, nieobrobiony i lepący się jeszcze fiberglass, ale było to coś, z czego miała powstać moja obecna „Varsovia”.



Projekt zamówionego przeze mnie kadłuba, jachtu „Roberts 25”, przeznaczony był głównie do budowy całkowicie amatorskiej, lub wykańczania gotowego kadłuba, wykonanego w warsztacie skutniczym z zastosowaniem wewnętrznej formy. Konstrukcję tą zaprojektował Bruce Roberts-Goodson i była ona w tamtych czasach w Vancouver bardzo popularna.

Firma Morrissey Industries LTD w Port Moody, B.C., wykonała ponad pięćdziesiąt kadłubów tego typu z jednej formy. Mój kadłub o ile dobrze pamiętam, był chyba ostatnim, ponieważ później firma ta przestała istnieć. Czasami w żartach mówię, że

prawdopodobnie moje zamówienie, wynegocjowana stosunkowo niska cena a jednocześnie, moje wysokie wymagania techniczne, nie przyczyniły się do ekonomicznego rozwoju tej firmy.



*Wewnątrz nie było nic, tylko goły, nieobrobiony  
i lepiący się jeszcze fiberglass,*

### ***Oryginalne parametry zamówionego kadłuba:***

*(w wyniku wieloletniej rozbudowy, niektóre wymiary zostały  
znacznie powiększone)*

|                                                           |                                           |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Projektowa długość całkowita, L.O.A.,                     | .....25'-3'' (7.70 m)                     |
| Długość na linii wodnej, L.W.L.,                          | .....20'-10'' (6.34 m)                    |
| Szerokość maksymalna,                                     | .....8'-0'' (2.44 m)                      |
| Zanurzenie,                                               | .....3'-6'' (1.10 m)                      |
| Powierzchnia ożaglowania,                                 | .....285 stóp kw. (26.46 m <sup>2</sup> ) |
| Balast,                                                   | .....1 980 lb (898 kg)                    |
| Wyporność,                                                | .....4 660 funtów (2 114 kg)              |
| Wysokość stania w kabinie,                                | .....6'-0'' stóp (183 cm)                 |
| Pierwszy zainstalowany silnik,                            | .....Volvo Penta MD5B                     |
| ...(diesel, 7.5 KM, 1 cylinder, chłodzony wodą zaburtową) |                                           |

### ***Etapy budowy:***



1. 1982-1984 - budowa jachtu w ogródku kolegi.
2. Lipiec 1984 - przewiezienie nie wykończonego jeszcze jachtu do mariny, dalsze prace budowlane.



3. 8 lipiec 1985 - wodowanie; jacht jeszcze nie jest wykończony całkowicie.

4. Lato 1985 - pierwszy sezon żeglowania.
5. Zima 1985/6 (jacht na wodzie) - wykańczanie budowy, głównie wewnątrz (okładziny, meble, podłoga itp.) oraz założenie relingów na pokładzie.
6. 7-go października 1985 – oficjalne wpisanie jachtu do Kanadyjskiego Rejestru Okrętowego; numer rejestracyjny 805677.
7. Kolejne sezony żeglowania; drobne uzupełnienia konstrukcyjne i wyposażeniowe.
8. 1992 - dobudowanie rufowej ramy na anteny; zainstalowanie radaru.



9. 1996 - dobudowanie (podwyższenie), kabiny na pokładzie; duże szyby z lexanu, są idealne do „mokrej żeglugi”, szczególnie w zimnym klimacie, na przykład, na Alasce.
10. 1997 – wymiana i zainstalowanie nowego silnika. Wydłużenie kadłuba o ponad 5 stóp (1,5 m); głównym celem, było wydłużenie linii wodnej, od której zależy prędkość kadłuba (*oryginalny kadłub, zaprojektowany z założeniem uzyskania maksimum miejsca w kabine, przy minimum długości, powodował powstawanie zawirowań wody za rufą, ograniczających prędkość*) W dobudowanej części powstała kabina z możliwością dodatkowego miejsca do spania i schowek na wyposażenie. Na małym jachcie, nigdy nie jest za dużo różnych schowków o czym mogłem praktycznie przekonać się podczas rejsu na Hawaje.



*Wydłużona rufa – rok 1997.*



*Białym paskiem zaznaczony jest stary kształt kila-rok2000.*

11. 2000 - pogłębienie o jedną stopę (30 cm) i wydłużenie o ok. 3 stopy (90 cm) kila; dołożenie balastu: ołów ponad 350 kg, płyta stalowa o grubości 12 mm, ochraniająca całą płaszczyznę dolną kila/balastu, plus ciężar całości konstrukcji i wzmocnień (bolce balastowe, płyty stalowe ochraniające przednią część kila i dziobu itd.); dodatkowo powstał zbiornik 80 l na wodę w tylnej części dobudowanego kila.

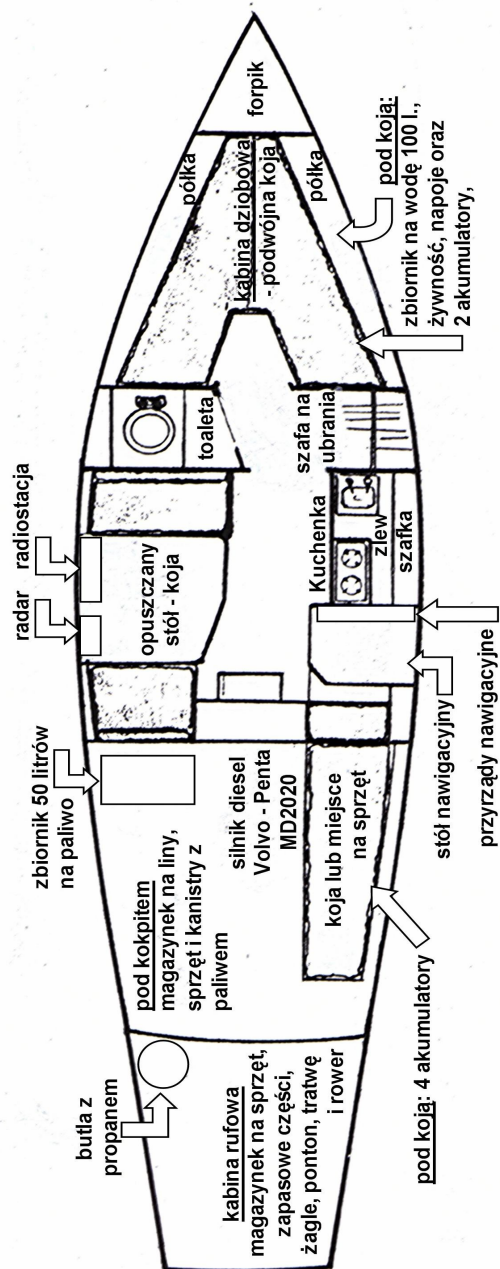
### ***Orientacyjne obecne parametry s/y „Varsovii”:***

*(dotychczas nie zrobiłem szczegółowych pomiarów, dlatego niektóre wielkości określiłem w przybliżeniu):*

Długość całkowita, L.O.A.,.....**31’-00’’ (9.45 m)**  
Długość na linii wodnej, L.W.L.,.....**27’-6’’ (8,38 m)**  
Szerokość maksymalna,.....**8’-0’’ (2.44 m)**  
Zanurzenie,.....**5’-4’’ (1,60 m)**  
Powierzchnia ożaglowania,.....**285 stóp kw. (26.46 m<sup>2</sup>)**  
*Generalnie powierzchnia ożaglowania nie została zwiększona. Można przyjąć, że jacht normalnie i stale jest zarefowany, co w żegludze oceanicznej, przy silnych wiatrach jest bardzo praktyczne.*  
Żagle: .....**2-groty, 2-genuy, 2-foki, 1-fok sztormowy**  
Balast.....około. **4 500 lb (2 000kg)**  
Wyporność,.....około. **12 000 funtów (5 500 kg)**  
Wysokość stania w kabinie.....**6’-0’’ stóp (183 cm)**  
Silnik.....**Volvo Penta MD 2020 (diesel, -19KM, 3 cylindry, z chłodzeniem w obiegu zamkniętym)**  
Zbiornik na paliwo - wbudowany na stałe.....**50 litrów**  
Zbiorniki na wodę – wbudowane,... razem - ok. **260 litrów**



# Plan wnętrza jachtu s/y "Varsovia"



## Ważniejsze wyposażenie:

### Nawigacyjne:

Autopiloty: *Autohelm 2000* - Dwie niezależne (wymienne w razie potrzeby) elektroniczne skrzynki sterujące - Trzy siłowniki mechaniczne poruszające rumpel steru, jeden z nich wykonany amatorsko.

*(Wbudowane, małe silniczki elektryczne, podczas długiej żeglugi przez ocean wymagały częstej konserwacji)*

Dwa GPS typu ręcznego:

- *Garmin GPS 76* z anteną zewnętrzną.
- *Magellan 3000XL*.

Loran.

Dwie echosondy (głębokościomierze) elektroniczne

Radar: *SI-TEX T-170* zasięg 24 mile.

Ręczny elektroniczny miernik prędkości/siły wiatru

Dwa kompasy magnetyczne

Ręczny namiernik z kompasem

Dwa barometry, dwa termometry, jeden higrometr

Książki i pomoce nawigacyjne

Mapy morskie - ponad 100 sztuk

### Radiowe:

Dwie UKF-ki: jedna stacjonarna + jedna ręczna

Radiostacja krótkofalowa amatorska *ICOM IC-735*

Dwie anteny:

- izolowany odcinek achtersztagu.
- dipol na pasmo 14 Mhz.

Dwie skrzynki dopasowujące:

- automatyczna *ICOM AH-2*
- manualna *MFJ-948*

Telefon komórkowy

### Elektryczne:

Sześć akumulatorów po około 100 Ah, razem: ok. 600 Ah

Panel baterii słonecznych 75 W

### Kuchenne:

Jeden palnik gazowy (trzy butle z propanem)

Jeden palnik alkoholowy zamontowany + drugi zapasowy

Chłodziarka na 12 V i „ice box”

Wodne:

Zlew z pompowaniem wody nogą lub elektrycznie.  
Toaleta z ręcznym spłukiwaniem i odpompowaniem

Pokładowe i ratunkowe:

Trzy kotwice (jedna winda kotwiczna)  
Dryfkotwa  
Pięć kabestanów  
Dwa pontony  
Tratwa ratunkowa (pompowana ręcznie)  
Dwie rakietnice,  
rakiety (ok. 30 sztuk.), świece dymne itp.

Inne wyposażenie:

Dobrze zaopatrzona apteczka  
Książki do czytania  
Radio i dwa magnetofony z licznymi kasetami  
Składany rower



*Vancouver – False Creek.*

*Z lewej strony: Burrard Bridge Marina (miejsce stałego postoju “Varsovii”); z prawej Wyspa Granville i most o tej samej nazwie.*

# **Słowniczek żeglarski**

## **Objaśnienia terminów żeglarskich występujących w książce**

- astronawigacja-** (nawigacja astronomiczna) – nauka o określaniu pozycji geograficznej na morzu na podstawie pomiarów ciał niebieskich (słońca, księżyca, gwiazd).
- autopilot**                      patrz – samoster.
- bajdewind**                      wiatr wiejący skośnie do dziobu – (ostro do wiatru)
- balast**                          obciążenie umieszczone w dennej części kila, ułatwia prostowanie przechylającego się jachtu. (na „Varsovii” olów i zbiornik z wodą pitną).
- bateria słoneczna** - urządzenie - panel służący do przetwarzania energii promieniowania słonecznego na energię elektryczną 12V prądu stałego.
- baksztag**                      wiatr wiejący skośnie do rufy;
- Beauforta skala.** umowna skala służąca do określania siły wiatru oraz stanu morza; patrz rozdział „Skala Beauforta”.
- boja,**                              1- (pława) zakotwiczony, pływający znak nawigacyjny  
2 -(bojka) zakotwiczony pływający przedmiot, służący do cumowania (postoju jachtu) bez konieczności opuszczania własnej kotwicy.
- bom**                              poziome, ruchome drzewce (kształtownik – rura aluminiowa) przymocowane jednym końcem do masztu od tyłu, do którego mocuje się dolny brzeg żagla głównego - *grota*.
- bom foka**                      zdejmowane (drzewce) rura aluminiowa, mocowana jednym końcem do masztu od przodu, a drugim do rogu żagla przedniego: foka lub genui. (Na „Varsovii” bomy używane są do żeglugi wiatrem pełnym: *fordewindem* lub *baksztagiem*, najczęściej do żeglugi „na motyla”).

|                            |                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>cuma</b>                | lina służąca do wiązania jachtu do nabrzeża, pomostu lub bojki cumowniczej.                                                                                                                                      |
| <b>cyrkiel nawigacyjny</b> | cyrkiel służący do mierzenia odległości na mapie morskiej.                                                                                                                                                       |
| <b>dek</b>                 | pokład.                                                                                                                                                                                                          |
| <b>dryfkotwa</b>           | rodzaj pływającego spadochronu, utrzymującego jacht wskutek oporu, jaki stawia on w wodzie; wypuszczony na długiej linie. W sztormowych warunkach umożliwia ustawienie jachtu dziobem lub rufą do wiatru i fali. |
| <b>dryfować</b>            | być znoszonym (przemieszczanym) przez wiatr i fale.                                                                                                                                                              |
| <b>fal</b>                 | lina służąca do podnoszenia żagla w górę.                                                                                                                                                                        |
| <b>flaglinka</b>           | cienka linka służąca do podnoszenia flag i bandery na maszt.                                                                                                                                                     |
| <b>fok</b>                 | trójkątny żagiel przedni.                                                                                                                                                                                        |
| <b>fok sztormowy-</b>      | bardzo mały żagiel przedni, stawiany na dodatkowym małym sztagu; służy do żeglugi w wyjątkowo trudnych warunkach.                                                                                                |
| <b>fordewind</b>           | wiatr wiejący do rufy (z tyłu), wzdłuż osi symetrii jachtu.                                                                                                                                                      |
| <b>forpik</b>              | pomieszczenie w dziobie jachtu. (na „Varsovii” kabina dziobowa z dwiema kojami do spania)                                                                                                                        |
| <b>forklapa</b>            | pokrywa zamykająca wejście do przedniej części jachtu (forpiku)                                                                                                                                                  |
| <b>główka</b>              | zakończenie falochronu, zwykle z latarnią sygnalizującą wejście do portu                                                                                                                                         |
| <b>genua</b>               | duży trójkątny żagiel przedni, używany zwykle na słabe wiatry                                                                                                                                                    |
| <b>GPS</b>                 | „Global Positioning System” - urządzenie elektroniczne do odbierania sygnałów radiowych, nadawanych przez sztuczne satelity, na podstawie których, skomputeryzowany system określa pozycję                       |

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | geograficzną w dowolnym punkcie na kuli ziemskiej oraz podaje inne ważne informacje nawigacyjne.                                                                                                                                                                   |
| <b>grot</b>           | żagiel główny, podnoszony na grotmaszcie.                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>hals</b>           | określenie kierunku z którego wieje wiatr – z której burty: hals prawy lub lewy.                                                                                                                                                                                   |
| <b>halsowanie</b>     | płynięcie pod wiatr „zygzakami” zmieniając hals, gdy cel płynięcia znajduje się przed nami w linii skąd wieje wiatr.                                                                                                                                               |
| <b>izobara</b>        | linia na mapie pogody łącząca punkty o jednakowej wartości ciśnienia atmosferycznego.                                                                                                                                                                              |
| <b>kabestan</b>       | urządzenie wspomagające działania załogi przy wybieraniu lin, a szczególnie szatów i fałów, działa na zasadzie kołowrotu obracającego się na osi pionowej lub poziomej, a w zależności od typu i wielkości daje przełożenie siły od kilku do kilkudziesięciu razy. |
| <b>kambuz</b>         | miejsce przeznaczone do przygotowywania jedzenia - kuchnia jachtowa.                                                                                                                                                                                               |
| <b>keja</b>           | nabrzeże.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>kil</b>            | stępka, wzdlużne wiązanie konstrukcji kadłuba, umieszczone na dnie. (na „Varsovii” w dennej części monolitycznej skorupy kadłuba wykonanego z fibreglass umieszczony jest balast - patrz objaśnienie słowa balast).                                                |
| <b>klar, klarować</b> | porządkować, przygotować do żeglugi wyposażenie lub urządzenie jachtowe.                                                                                                                                                                                           |
| <b>knaga</b>          | część osprzętu pokładowego służąca do szybkiego mocowania lin.                                                                                                                                                                                                     |
| <b>koja</b>           | miejsce przeznaczone do spania, łóżko                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>kokpit</b>         | zagłębienie w pokładzie przeznaczone dla sternika i załogi (na „Varsovii” tzw. Kokpit centralny, pomiędzy nadbudówką-kabiną główną a rufową)                                                                                                                       |

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>kosz dziobowy.</b> | Zabezpieczenie na dziobie, przed wypadnięciem za burtę, w postaci metalowej poręczy z rurek.<br>Na rufie - <b>kosz rufowy</b> .                                                                                                                                                                |
| <b>kurs</b>           | kierunek w jakim płynie jacht, kąt między południkiem a kierunkiem drogi jachtu.                                                                                                                                                                                                               |
| <b>locja</b>          | wydawnictwo zawierające niezbędne informacje, dotyczące warunków żeglugi na danym akwenie (obszarze wodnym)                                                                                                                                                                                    |
| <b>Loran</b>          | radiowy system automatycznego określania pozycji geograficznej, na podstawie sygnałów nadawanych przez stacje lądowe (obecnie wychodzący z użycia)                                                                                                                                             |
| <b>mila morska</b>    | (Mm) jednostka długości na morzu, odpowiada kątowi 1' (jednej minuty) szerokości geograficznej na dowolnym południku lub długości geograficznej na równiku; <b>1 Mm = 1852 m</b>                                                                                                               |
| <b>nawigacja</b>      | nauka pozwalająca na bezpieczne żeglowanie z jednego punktu do drugiego, wybór właściwej drogi i określenie pozycji na morzu.                                                                                                                                                                  |
| <b>niż</b>            | obszar niskiego ciśnienia.                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>odpadać</b>        | kierować jachtem tak, aby dziób jego odchodził od linii wiatru, to znaczy zbliżać się do wiatru pełniejszego.                                                                                                                                                                                  |
| <b>ostry wiatr</b>    | wiatr wiejący ukośnie od strony dziobu (z przodu)                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>pasaty</b>         | stałe wiatry w strefie międzyzwrotnikowej, głównie nad oceanami. Wieją ze stałych wyżów zwrotnikowych ku równikowi, ulegając odchyleniu (wskutek działania siły Coriolisa) ku zachodowi; pasaty mają prędkość 5-6, niekiedy do 15-16 m/s; wywołują powstawanie oceanicznych prądów pasatowych. |
| <b>pełny wiatr</b>    | wiatr, wiejący od strony rufy (z tyłu)                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>plyw</b>           | przyływ lub odpływ morza; (prąd pływowy – prąd powstający przy odpływach i przyptywach morza)                                                                                                                                                                                                  |
| <b>pozycja</b>        | miejsce, w którym jacht znajduje się w danym momencie na morzu; określa się ją szerokością i                                                                                                                                                                                                   |

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                         | długością geograficzną, wyrażoną w stopniach i minutach oraz w ich częściach.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>półwiatr</b>         | wiatr wiejący w pół burty (z boku).                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>punkt drogi</b>      | ustalony i wprowadzony do pamięci GPS punkt określony pozycją geograficzną, do którego płynie jacht.                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>radar</b>            | urządzenie radiolokacyjne służące do lokalizacji, zwłaszcza w warunkach ograniczonej widoczności, obiektów stałych i ruchomych na morzu, lądzie i w powietrzu.                                                                                                                                                                                |
| <b>refowanie</b>        | zmniejszanie powierzchni żagla.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>reling</b>           | barierka lub stalowa lina zamocowana na stałe, chroniąca przed wypadnięciem za burtę.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>rumpel</b>           | drążek zamocowany do osi steru, służący do sterowania jachtem                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>saling</b>           | rozpórka na maszcie, rozpychająca wanty topowe na boki.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>samoster</b>         | Autopilot. Urządzenie umożliwiające samoczynne utrzymanie jachtu na stałym, ustawionym kursie. (na „Varsovii” jest to skomputeryzowany układ elektroniczny, utrzymujący potrzebny, nastawiony kurs magnetyczny; składa się z dwóch części: skrzynki z elektroniką i silownika – silniczek elektryczny z przekładnią poruszającą rumpel steru) |
| <b>seksant</b>          | optyczny przyrząd nawigacyjny służący do określania wysokości ciał niebieskich lub kątów poziomych w celu określenia swojej pozycji geograficznej.                                                                                                                                                                                            |
| <b>stopa (foot)</b>     | jednostka długości, w systemie brytyjskim, powszechnie stosowana w żegludze:<br>1 stopa = 30,48 cm; 1 metr = 3,2809 stopy.                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>szkwał</b>           | gwałtowne uderzenie wiatru.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>stół nawigacyjny</b> | - stół do rozkładania mapy morskiej, kreślenia na niej kursów i pozycji oraz robienia zapisów w dzienniku.                                                                                                                                                                                                                                    |

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>szot</b>        | lina służąca do wybierania i luzowania żagla w płaszczyźnie poziomej.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>sztat</b>       | lina stalowa trzymająca maszt od przodu.<br>(na „Varsovi” dwa równoległe sztagi do stawiania dwóch żagli przednich jednocześnie, na tzw. „motyla”.<br>Następny, bliżej masztu, dodatkowy <b>sztat sztormowy</b> do stawiania maleńkiego żagla sztormowego).                                                                 |
| <b>ształowanie</b> | planowe rozmieszczenie: prowiantu, ruchomych zbiorników, sprzętu i wyposażenia ruchomego.                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>sztormdeska</b> | deska zakładana na koję, zabezpieczająca przed wypadnięciem z koi podczas silnego kołysania jachtem.                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>sztormiak</b>   | nieprzemakalne ubranie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>top</b>         | szczyt masztu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>trawers</b>     | kierunek prostopadły do osi symetrii jachtu.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>VE7CFA/MM</b>   | Znak wywoławczy radiostacji amatorskiej; składa się z: 1- prefiksu VE7 – licencja stacji zarejestrowanej w Kanadzie, w prowincji Kolumbia Brytyjska; 2 – litery (jedna do trzech) indywidualnie przyznane dla konkretnej radiostacji; 3 – jeżeli stacja nadaje z morza, to znak łąmie się przez litery MM (maritime mobile) |
| <b>wanty</b>       | liny stalowe, przytrzymujące maszt w kierunku poprzecznym do osi jachtu                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>węzel</b>       | miara prędkości poruszania się po wodzie. 1 mila morska na godzinę. (1 Mm/godz).                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>wyż</b>         | obszar wysokiego ciśnienia.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>zęza</b>        | najniżej położona przestrzeń wnętrza jachtu, znajdująca się pod podłogą.                                                                                                                                                                                                                                                    |

## **Bibliografia**

1. Baranowski Krzysztof, **„Praktyka oceaniczna”**. Oficyna Wydawnicza „Alma-Press” Warszawa 2001.
2. **„Charlie’s Charts of the U.S. Pacific Coast”**. Charles and Margo Wood 1994.
3. **„Charlie’s Charts of the Hawaiian Islands”**. Charles and Margo Wood 1988.
4. Czajewski Jacek (redakcja), **„Encyklopedia Żeglarsstwa”**. Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa 1996.
5. Dul Robert Andrzej, **„Apostoł trędownatych”**. Miejsca Święte NR 10/2003.
6. **„Nautical Charts”**. U.S. Department of Commerce NOAA.
7. **„Ocean Passages for the World”**. Hydrographer of the Navy 1987.
8. **„Pacific Coasts of Central America and United States Pilot – volume 8”**. Hydrographer of the Navy 1975.
9. **„Tablice Nawigacyjne TN-74”**. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej PRL Gdynia 1974.
10. Teliga Leonid, **„Opty od Gdyni do Fidżi”**. Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1970.
11. Teliga Leonid, **„Opty od Fidżi do Casablanki”**. Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1970.
12. **“United States Coast Pilot – volume 7”**. U.S. Department of Commerce NOAA 1991.
13. Urbańczyk Andrzej, **„Dookoła świata bez sztormów”**. Oficyna Wydawnicza „Alma-Press” Warszawa 1996.
14. Urbańczyk Andrzej, **„Samotne rejsy”**. Wydawnictwo „Sport i Turystyka” 1972.
15. **„Zwyczaj i ceremoniał morski”**. Wydawnictwo Morskie 1972