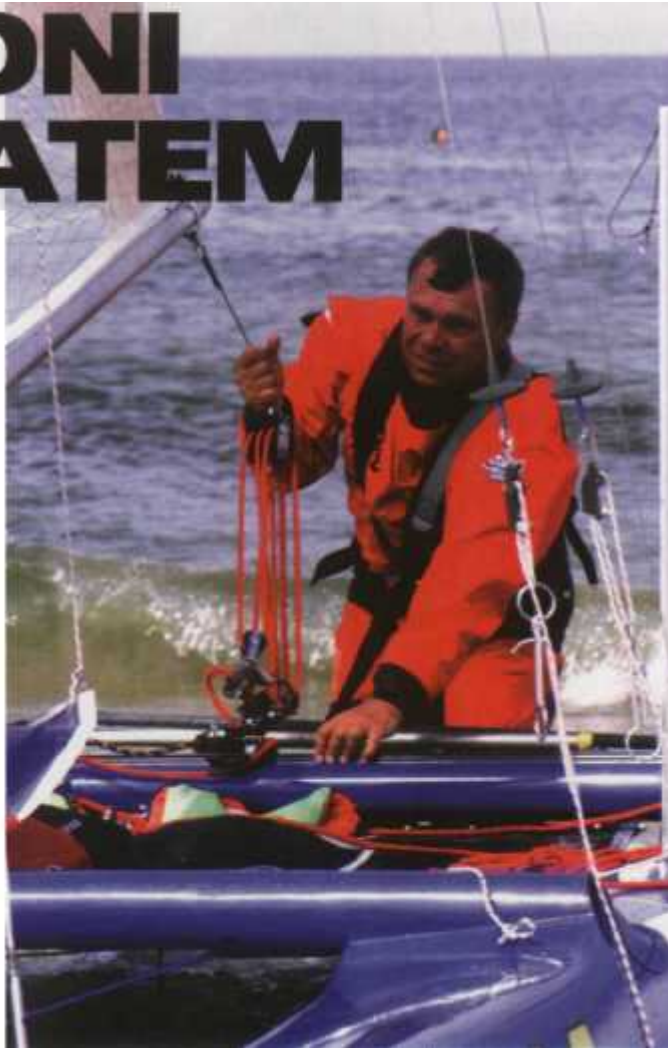


W POGONI ZA ŚWIĄTEM

Wojciech Kaliski, niedawno podjął próbę pobicia własnego rekordu przejścia pod żaglami trasy Świnoujście-Gdynia, tym razem na 5,5-metrowym katamaranie Mikan F18HT. Teraz myśli o zorganizowaniu regat na tej klasycznej trasie.

Rozmawiał Stefan Ekner



- Wojtek, długo przygotowywałeś się do pobicia należącego do Ciebie rekordu trasy Świnoujście - Gdynia. Nie powiodło się. Dlaczego?

- Złożyło się na to wiele elementów. Przede wszystkim pogoda. Wystartowaliśmy bardzo późno, ale nie mogłem już dłużej czekać z uwagi na sprawy zawodowe. Do tej próby przygotowywałem się praktycznie już od maja. Najpierw przedłużyła się budowa łódki, potem konieczna stała się zmiana partnera, bo czas płynął. Arek musiał wracać do pracy i musiałem szukać nowego załoganta. Podczas dwutygodniowego treningu na Zatoce Gdańskiej bardzo

słabo wiało, nie przekraczało 3 stopni Beauforta. Wszystko to złożyło się na taki końcowy efekt.

- Jak przebiegała próba?

- Wystartowaliśmy wczesnym rankiem 21 sierpnia. Pierwszą przeszkodą był kapitan portu w Świnoujściu, który nie zezwolił nam wyjść z portu. Cóż było robić. Przeniosłem katamaran na plecach na plażę, aby stamtąd wystartować do Gdyni. Prognoza pogody nie była bardzo optymistyczna, ale zaryzykowałem. Wiało do 7 stopni Beauforta, ale wiatr miał słabnąć. Wyruszyliśmy... Zaraz po starcie, po postawieniu genakera, wyróciliśmy się. Postawiliśmy jacht i kontynuowaliśmy rejs, ale

wkrótce podpłynął statek ratowniczy. Oczywiście o żadnym ratowaniu nie było mowy, w pełni panowaliśmy nad sytuacją i odpłynęliśmy. Wiatr niestety przybierał na sile, płynęło się bardzo ciężko, ale cały czas łudziliśmy się, że osłabnie. Mielismy jeszcze cztery wywrotki przez dziób, połamaliśmy listwy na grocie, uszkodziliśmy jeden z pływaków. Gdy jednak fala była coraz większa, a wiatr nie ustawał, wiedzieliśmy już, że próba zakończy się fiaskiem. Zdecydowaliśmy się zakończyć próbę i wejść do Darłówka po 8 godzinach żeglugi.

- Jak Waszą próbę komentowała prasa?

- W regionalnej prasie szczecińskiej pojawiło się kilka artykułów na nasz temat, w których zostaliśmy poddani surowej krytyce. Odnoszę jednak wrażenie, że autorzy tych tekstów nie bardzo rozumieją istotę rzeczy. Generalnie zarzucano nam złamanie przepisów; nieposiadanie karty bezpieczeństwa i sterty wyposażenia, która z tego dokumentu wynika. Jak na ironię, karta bezpieczeństwa musi być na każdym jachcie powyżej pięciu metrów. A nasz jacht ma 5,5 metra. Żeglaliśmy zgodnie z przepisami żeglarstwa plażowego, ale na jachcie dłuższym o pół metra.

- Jednak jakieś środki bezpieczeństwa mieliście na pokładzie?

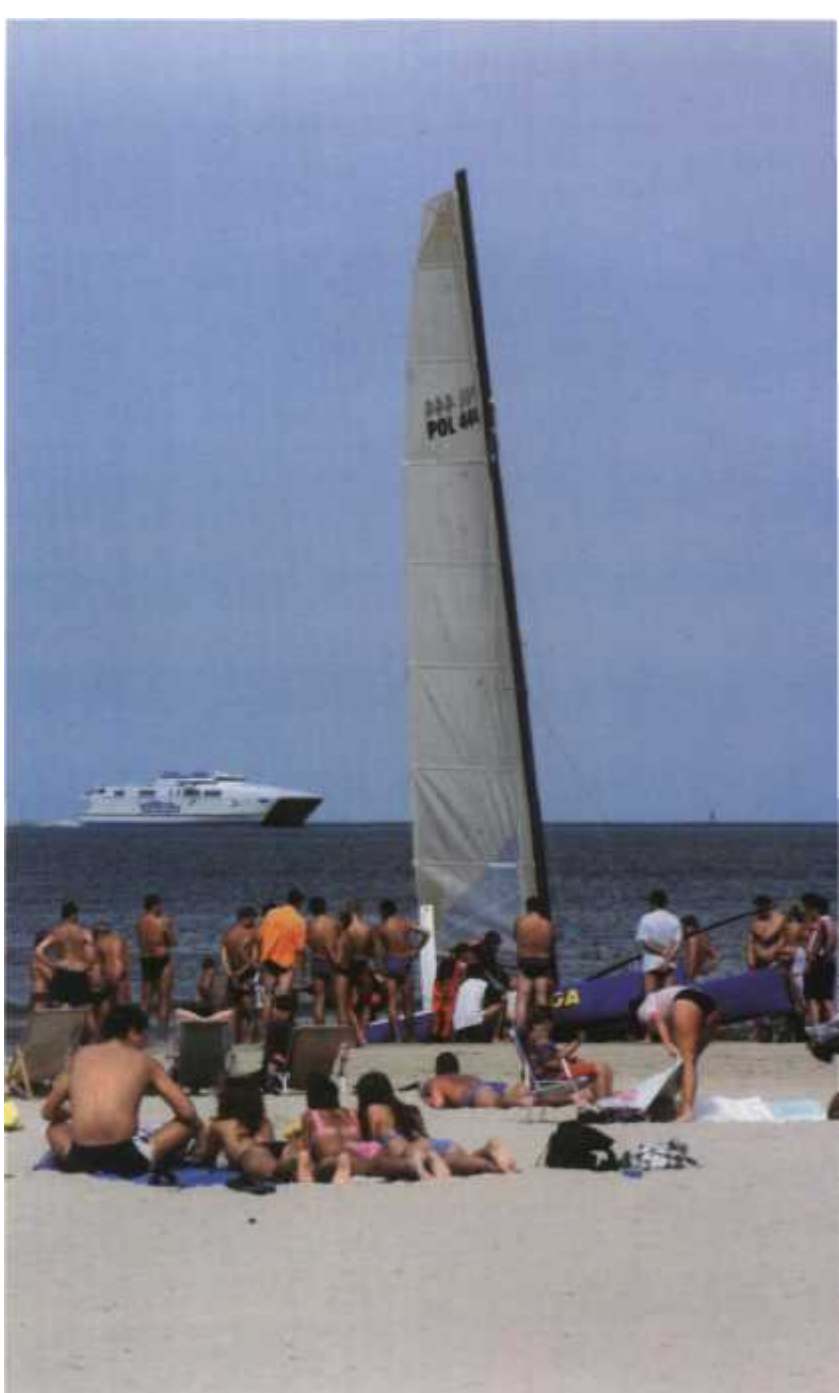
- Oczywiście, byliśmy wyposażeni zarówno w UKF-kę jak też w telefon komórkowy i w sytuacji jakiegokolwiek zagrożenia wiedzielibyśmy, jak wezwać pomoc. Ale takiej sytuacji nie było. Nasz GPS pozwalał na podanie odległości z dużą dokładnością w przypadku kłopotów, ale nie było takiej potrzeby. Ponadto mieliśmy suche sztorniaki, a to zapewnia bezpieczeństwo przez minimum 24 godziny.

- Jak spisywała się łódka?

- To, co zaprezentował Mikan, przeszło moje najśmielsze oczekiwania. To prawdziwa rakietka na wodzie. Generalnie można przyjąć, że pływa dwukrotnie szybciej od wiatru rzeczywistego. Robi to naprawdę niesamowite wrażenie. Poza tym jacht pływa bardzo bezpiecznie, jest precyzyjnie ożaglowany, a na tak dobrym grocie jeszcze w swojej karierze nie pływałem. Postawienie genakera powoduje natychmiastowy „odjazd” z ogromną szybkością, nierzadko powyżej 20 węzłów. Krótko mówiąc żegluga na tym jachcie dostarczyła mi fantastycznych emocji i nie żałuję, że poświęciłem jej wiele miesięcy pracy.

- Wasz wynik sprzed lat został wkrótce po Waszej próbie pobity przez załogę ALKA-PRIM Romana Paszkę.

- Tak, wiedziałem o tych zamiarach i doskonale zdawałem sobie sprawę, że katamaran ponad dwukrotnie dłuższy ma większe szan-



Po treningu na świnoujskiej plaży

se niż my. Poprawienie naszego rekordu ustanowionego przez *ALMATUR III* sprzed 14 lat było oczywiście dla każdego, kto choć trochę śledzi współczesne żeglarstwo. Załoga *ALKA-PRIM* miała czas-oni czekali na optymalną pogodę, my natomiast po prostu płynęliśmy *ALMATUREM* na Mistrzostwa Polski do Gdyni. W niczym to jednak nie umniejsza wyniku Romana i serdecznie gratuluję mu tego rekordu.

- Jakie są kolejne Twoje plany, nie wierzę bowiem, że teraz ponownie znikniesz na wiele lat?

- Podczas całych przygotowań chodziła mi po głowie myśl, że należy rozszerzyć nasze współzawodnictwo. Uważam, że nie powinno ograniczać się ono do kolejnych prób podejmowanych okazjonalnie, ale należałoby zorganizować cykliczną imprezę o charakterze regatowym.

- Masz już sprecyzowane założenia takich regat?

- Mogą być rozgrywane nawet corocznie, optymalną porą jest koniec lipca. Wtedy dni są długie, a warunki wiatrowe pozwalają żeglować bezpiecznie. No i jest ciepło. Start następowałby w Świnoujściu, byłyby to regaty etapowe podzielone na dziewięć etapów, tak aby dziennie pokonywać nie więcej niż 40 mil. Meta byłaby w Sopocie. Całość trwałaby dziewięć dni. Istotną sprawą jest podział na

klasy, konieczne jest jednak ustanowienie dolnego limitu długości na poziomie 16 stóp, aby zapewnić uczestnikom bezpieczeństwo i sprawną organizację.

- Cel regat?

- Na pewno popularyzacja żeglugi na jachtach nowoczesnych wielokadłubowcach. Poza tym oczywiście próba złamania stereotypów pokutujących jeszcze tu i ówdzie, że małe łódki są nieodpowiednie na morze. Na Zachodzie Europy czy w Stanach żegluga na katamaranach jest bardzo popularna i ma długoletnią tradycję, jak jest u nas to na pewno doskonale wiesz. Tam rozgrywane są maratony żeglarskie, na przykład Texel Race czy Worrel 1000 Mm i nikomu nie przychodzi do głowy, aby ograniczać taką żeglugę. Wychożą pisma poświęcone wyłącznie żegludze na wielokadłubowcach. W Polsce rynek normalnie, żeglarstwo nie jest już tak egzotycznym sportem jak niegdyś i myślę, że warto byłoby pokusić się o zorganizowanie takiej rywalizacji. Niestety wciąż krępujące są przepisy konstruowane wiele lat temu, w zupełnie odmiennych warunkach. Nikt chyba nie dostrzega, że dzisiaj są one - delikatnie mówiąc - nieco anachroniczne. Nasze regaty mają realną szansę stać się

największą imprezą w kraju rozgrywaną na Bałtyku w międzynarodowej obsadzie. Ideą imprezy wstępnie zainteresowany jest także Polski Związek Żeglarski, mam także nadzieję, że w tę akcję włączy się także magazyn REJS promujący na swych łamach żeglugę na katamaranach.

- Od czego. Twoim zdaniem, zależy powodzenie takiej imprezy?

- Przede wszystkim należy przekonać do pomysłu Urząd Morski, to jest najważniejsze. Jachty w przedziale 16-21 stóp to są konstrukcje seryjne, znane na całym świecie. Nie możemy odstawać od reszty świata ze swoimi przepisami, musimy zbliżyć nasze regulacje prawne do europejskich. Ograniczanie dostępu do morza spowoduje zahamowanie rozwoju żeglarstwa, a potęgą wszak nie jesteśmy.

- Na jachtach porównywalnych wielkością z Twoim już trzykrotnie pokonano Atlantyk. Na otwartopokładowych katamaranach! Czy wyobrażasz sobie podobną rewolucję w Polsce?

- Dzisiaj jeszcze nie, ale przecież trzeba próbować zmieniać stare nawyki i stereotypy. Pete Goss wiele lat temu samotnie pokonał Atlantyk w 23 dni na 26-stopowym katamaranie podczas regat OSTAR, a Hans Bouscholte w ubiegłym sezonie z Gerardem Navarinem przepłynęli 2800 mil z Dakaru na Gwadelupę na 19-stopowym katamaranie w 15 dni. Przed laty także Laurent Bourgnon przepłynął Atlantyk na plażowym katamaranie typu Hobie Cat. To jest więc możliwe, ale tak ekstremalnego naśladownictwa raczej nie polecam.

- Na jakiej łódce chciałbyś wystartować?

- Mam wstępnie narysowaną łódkę pięciometrową, co wynika z polskich przepisów. Projektuje ją Martin Fisher, konstruktor mojego Mikana, na którym żeglowałem w tym sezonie. Będzie to ponownie bardzo nowoczesna konstrukcja wykonana z laminatów o bardzo ciekawej charakterystyce.

Fot. Sławomir Ryfczyński



Na jednej tyżwie



Wojciech Kaliski i Przemysław Tymoszek