



BEZ ŚWITY

Ostatnio spędziłem dwa dni na jeżdżeniu po warszawskich i podwarszawskich składach materiałów w poszukiwaniu długiej plastikowej tuby-rury. Odwiedziłem chyba ze dwadzieścia takich punktów i dopiero w podwarszawskim Aninie udało mi się ten zakup zrealizować. Pan, który mi tę rurę wymierzał, a potrzebowałem jej tylko 7 i pół metra, ze zdziwieniem zapytał, na co żeglarzowi coś takiego? Gdy wytłumaczyłem mu, że sprzęt ten potrzebny mi jest do zapakowania masztów, tak aby podczas lotu do Australii nic im się nie stało, popatrzył na mnie tak jakoś dziwnie nie chcąc uwierzyć w to, co powiedziałem. Jak to. Mistrz Olimpijski sam pakuje sobie maszty, a na dodatek sam szuka materiałów potrzebnych mu do tego? - zapytał zaskoczony i lekko zbulwersowany sprzedawca. Strasznie mnie to wtędy rozbawiło, ale wieczorem, gdy przypomniałem sobie to zajęcie, pomyślałem, że wiele osób może mieć podobny pogląd na to, jak wyglądają moje przygotowania do regat. Nie mam dziesięcioosobowej świty, która załatwia wszystko za mnie, a ja tylko hop do samolotu, kilka godzin lotu w business-class, a na miejscu czeka przygotowana, otaklowana łódka, na którą wystarczy wsiąść i wygrać. To wszystko nie jest takie proste. Oczywiście na regaty w Australii latam samolotem, bo inaczej się nie da, ale economic, nie business-class, zaś na regaty w Europie podróżuję samochodem ciągnąc za sobą łódkę. Przed takim wylotem na Antypody jest też bardzo dużo innych obowiązków. Przede wszystkim łódkę należy przygotować do takiej podróży przez ocean.

Zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami. Potem muszę pojechać do Trójmiasta i tam zapakować ją do kontenera, przygotowując do tego odpowiednie dokumenty do odpraw celnych i wysyłki. Raz nawet zdarzyło mi się, że musiałem jechać do Rotterdamu, aby tam razem z innymi żeglarzami z Europy zapakować swoją łódkę do kontenera. Oprócz tego sami musieliśmy rezerwować miejsca na statku, szukać firmy, która przypilnuje tego wszystkiego podczas rejsu, jak i na miejscu w porcie docelowym, ubezpieczaliśmy, ciliśmy i odprawialiśmy łódki sami. Następnie kilka tysięcy kilometrów drogi powrotnej do Warszawy, tak aby zdążyć na samolot. Maszty i żagle też trzeba odprawić i odpowiednio zapakować i do tego właśnie potrzebna mi była ta plastikowa rura. Na miejscu w Australii muszę razem z innymi żeglarzami taki kontener odebrać, znaleźć miejsce, gdzie można go przechować, firmę, która go tam dostarczy i celników, którzy wszystko sprawdzą i pozwolą nam wypakować sprzęt. Zajmuje to na ogół bardzo dużo czasu i nerwów. W zeszłym roku zdarzyło się nawet tak, że przyleciałem samolotem do Sydney, a łódka dopłynęła do portu w Melbourne oddalonego o 1200 km. Musiałem wynająć samochód i pędzić do portu, tam spędziłem kilka dni i szybko z powrotem do Sydney na regaty.

Tak, więc widzicie, że to wszystko nie jest takie piękne, jak by się wydawało. Ma to też swoje dobre strony. Nauczyło mnie to wszystko dobrej organizacji pracy, samodzielności od najmłodszych lat, a przede wszystkim odpowiedzialności. Nie wystarczy tylko talent do żeglowania, dobry sprzęt i pomyślny wiatr. Trzeba umieć znaleźć się w wielu nieprzewidzianych sytuacjach i wyjść z nich obronną ręką, bo od tego może zależeć start w regatach. A chyba najważniejsza w tym wszystkim jest dobra znajomość języka angielskiego, bo bez możliwości porozumienia się z ludźmi nawet przy najlepszych chęciach nic z tego nie wyjdzie. Jeżeli jesteście młodym człowiekiem lub rodzicem, którego dziecko planuje karierę żeglarską, to oprócz pływania należy uczyć się języka angielskiego - otwiera to wiele bram.

Pozdrowienia Mateusz Kusznierevic

Zapraszam do odwiedzenia:

www.kusznierewi.cz.sos.com.pl



„PALEC BOŻY”

Kolejna uroczystość za nami. Podwójnie piękny jacht jest ochrzczony.

Tak moi drodzy, to już szósty chrzest w moim życiu, nie licząc chrztu mojej córki. A właściwie siódmy, gdyż dwukrotnie przeszedł *GEMINI*, gdy ratowaliśmy jacht przed niechybną sprzedażą, do czego nie doszło dzięki znanemu gdańskiemu prałatowi w czasach, gdy sprzedawano wszystko: kluby, *SPANIELA* i *CETUSA* - Jurka Siudego.

Tak więc „PALEC BOŻY” przyczynił się do rozwoju polskiego żeglarstwa regatowego już po raz drugi. Po raz pierwszy wiele lat temu, gdy dziękowano nam - bardzo młodej załodze za wygranie WAŻNYCH regat. Staliśmy dumni w szereg i PAN ADMIRAŁ zapytał, kto tak dzielnie nawi-

gował, że doptynęliśmy cało do celu. Wojtek odpowiedział natychmiast: - „PALEC BOŻY”, Panie Admirale!. - „PALEC BOŻY” wystąpi! - usłyszeliśmy gromkie.

Współczesna wiedza i metody nawigacji to luksus nieznanym WIELKIEMU NAWIGATOROWI, jakim był James Cook. Trudno wyobrazić sobie, jak można było żeglować bez dokładnych map, a nawet je tworzyć w oparciu o prymitywne urządzenia nawigacyjne. Jak można było przełamać strach w nocnej żegludze, nie wiedząc, na jakie niebezpieczeństwo można trafić. Jak to możliwe, że mapy Amundseny z przejścia północnego są aktualne do dzisiaj...

„The Race” powraca do korzeni naszej historii, kultury, odkryć. Z tym wszystkim spotkamy się w najbliższych miesiącach, gdy żeglując na wielkim katamaranie po oceanie, łączący się będziemy z Wami przez Internet. Nasze Centrum i Disneyland żeglować będą z Wami po akwenach, na których rozpoczął *EXPLORER*, a kontynuować będzie *POLPHARMA-WARTA*.

Jest to chyba pierwszy wyścig, w którym cele poznawcze są preambułą Notice of Race. I dlatego będziemy podczas tego wyścigu tak blisko Kolumba, Magellana i Cooka. Tych, co byli liderami odkryć, pasji poznawania nowego.

Ale nie zapomnijmy, że każdy z nich też chciał być pierwszy.

Roman Paszke