

NOWE WCIELENIENIE SŁYNNEGO GEMINI

GEMINI to jacht klasy 1 Tona zbudowany w 1989 roku przez Romana Paszke i członków jego teamu regatowego. Był to pierwszy w Polsce morski jacht regatowy w pełnym tego słowa znaczeniu.

W 1996 roku Roman Paszke przesiadł się na jacht klasy ILC 40 - *MK CAFE*. Był to koniec kariery *GEMINI*.

Po ponad półtorarocznym postoju jachtu w hangarze klubu Stal w Gdyni zainteresowali się nim żeglarze polonijni z Chicago.

Po prawie rocznych negocjacjach z armatorem -firmą MK Cafe, w kwietniu 1998 rozpoczęły się prace przy adaptacji jachtu.

Regatową jednostkę należało przebudować wewnątrz, aby móc przeżyć długą drogę do Stanów Zjednoczonych.

Andrzej W. Piotrowski



Prace trwały do końca czerwca 1998. Podstawową trudnością był fakt, że nie można było naruszyć węzłów konstrukcyjnych. Konstruktor jachtu ostrzegał przed ewentualnymi konsekwencjami takich działań. Postanowiliśmy zbudować koje dla przyszłej załogi, kambuz, kabinę nawigacyjną, kingston, meśkę nie naruszając istniejących grodzi, denników i innych wzmocnień kadłuba. 3 lipca stawiamy banderę USA na rufie i opuszczamy Gdynię. Wraz z *GEMINI* odpływa *SOLIDARITY* dowodzony przez Jurka Knabe. Naszym następnym portem ma być Kołobrzeg. Niestety już tego samego dnia w tężejącym wietrze „w twarz” zawijamy do Władysławowa. Okazało się, że przecieka świeżo wykonana kłapa od zejściówki. Podczas żeglugi na wiatr (jacht żegluguje bardzo mokro na kursach ostrych) do wnętrza *GEMINI* wlewają się małe Niagary. Poza tym mamy kłopoty z refowaniem dakronowego grota uszytego specjalnie na tę podróż przez Stasia Sawko. *GEMINI* nie ma topenanty i każdorazowo, aby zarefować żagiel trzeba go zrzucić, założyć reflinę przez odpowiednią remizkę i ponownie wybrać fał. Kolejnym poważnym problemem okazują się baksztagi (przed czym ostrzegał mnie wielokrotnie Romek Paszkę).

We Władysławowie, mając w perspektywie ponad 2000 mil do pasatów, nie czułem się zbyt optymistą. Dodatkowo mój minorowy nastrój pogłębia się po wizycie funkcjonariuszy Straży Granicznej i celników. Po kontroli *GEMINI* i *SOLIDARITY* zostajemy powiadomieni, że każdorazowo przy wejściu i wyjściu z portu polskiego będziemy musieli się poddać kontroli tych organów. Wychodzi na to, że odwiedzając 3 polskie porty zostaniemy skontrolowani 6 razy... Zakrawa to na ponurą groteskę i znacznie wpływa na skrócenie naszej wizyty w ojczystym kraju. Zastanawiam się czym tak zagrażamy krajowi nad Wisłą, że aż tak należy nas mieć na oku. Wychodzi na to, że wiele się zmieniło po 1989 roku, ale przepisy w portach morskich pozostały takie same jak za



Lipiec '98. We Władysławowie wraz z *SODAR/JY*



Sierpień '98. Brest- przed restauracją nazwaną imieniem słynnego szantymena

„twórczej działalności” komuny. Myślę, że najwyższa pora to zmienić.

Następnego dnia opuszczamy Władysławowo. Całą drogę do Kołobrzegu towarzyszy nam silny (około 8 stopni Beauforta) wiatr z kierunków zachodnich. W Kołobrzegu schodzi dotychczasowa załoga z Klubu Morskiego „Tramp”. Postój w tamtejszej marinie trwał 17 dni. W tym czasie przyptywa kolejny jacht chicagowski *QUO VADIS* dowodzony przez Darka Pękałę.

Dwudziestego drugiego lipca 1998 roku wszystkie nasze jachty

Konstruktor *GEMINI* jest Rolf Vrolijk. Kadłub jest zbudowany systemem sandwich z włókna węglowego i pianki Airex. Osprzęt pokładowy to produkty najlepszych światowych firm. Okucia w większości wykonane z tytanu, żagle uszyte przez Diamond Sails i North Sails. Od 1989 roku jacht brał udział we wszystkich regatach klasy 1 Tona na europejskich akwenach, odnosząc znaczące sukcesy. W regatach jachtów morskich organizowanych w Polsce nie miał konkurencji. Wielokrotnie wygrywał wyścigi w ramach regat Kieler Woche czy we Flensburgu.



Sierpień '98. Na Biskajach. Przy sterze Maciek Grabkowski za nim nasza francuska załogantka

opuszczają Kołobrzeg. Załogę Gemini stanowią: Filip Bajon, Maciej Grabkowski i Kuba Drobniak. Zdając sobie sprawę, że jak na tego typu jacht jest nas zdecydowanie za mało. Toteż należy żeglować bardzo rozważnie i uważnie śledzić prognozy pogody. Nasza droga prowadzi kolejno przez Greifswalder Oie gdzie noc spędzamy na kotwicach pod osłoną wyspy, później przez Greifswalder Bodden do Stralsundu. Tutaj budzimy wielkie zainteresowanie niemieckich żeglarzy, bowiem najczęściej się zdarza, aby na raz trzy jachty amerykańskie żeglowały po tym akwenie. W Stralsundzie cumujemy w nowej marinie. Stamtąd torem wodnym wzdłuż wyspy Hiddensee jednym skokiem przepływamy do Holtenau.

W Holtenau cumujemy w niedzielę 26 lipca w marinie tuż koło Alte Schleusse. Następnego dnia w drodze do śluzki bierzemy niemiecki jacht na hol. Jest to zadbaną, stara, drewniana jednostka Krótki postój w Rendsburg wyko-

rzystujemy na zatankowanie paliwa. Przed śluzką Brunsbittel zostawiamy Niemców. Nasze trzy jachty przechodzą śluzę, decydujemy się płynąć dalej do Cuxhaven. Spotykamy tam jacht *DAL II* ze Szczecina, którego skipperem jest Ziemo-

SOLIDARITY i *QUO VADIS* to jachty, które zimowały w Polsce po rejsie z USA do Polski na II Zlot Jachtów Polonijnych w Kołobrzegu („II World Polo'nia Sailing Jamboree-Poland '97"). Wraz z *GEMINI* miały wziąć udział w planowanym na 1998 rok rejsie przez Rosję z Bałtyku do Morza Czarnego (St. Petersburg-J. Onega-Bałtyk/Wołga-Moskwa-Wołga-Don-Morze Czarne). Z uwagi na odmowę władz rosyjskich na odbycie wyprawy postanowiliśmy popłynąć trzema jachtami na Zachód, zostawić *SOLIDARITY* i *QUO VADIS* na wejściu do kanałów europejskich (Amsterdam) aby później kanałami kontynuować żeglugę ku Morzu Śródziemnemu, natomiast *GEMINI* z uwagi na zanurzenie zamierzaliśmy przeprowadzić do Gibraltaru, aby tam przeczekała sezon huraganów na Atlantyku.

wit Ostrowski - dobry znajomy. *DAL II* płynie do Amsterdamu, a później Londynu. Umawiamy się na spotkanie w Amsterdamie. *DAL II* opuszcza Cuxhaven dzień przed nami. Odcinek Łabą do latarniowca Elbę 1 pokonujemy we względnie spokojnym, po południu wiatr wyraźnie tężeje, przechodzi na SW

osiągając siłę 7 stopni. Zakładamy drugi ref na grota plus fok marszowy i zaczynamy halsowanie w kierunku Amsterdamu. Mimo rosnącej fali żeglujemy bardzo szybko aczkolwiek wyjątkowo mokro. Sternik musi być non stop przywiązany pasem bezpieczeństwa, aby nie spłynął z wdzierającą się na pokład i do kokpitu, falą.

Po prawie dwóch dobach żeglugi wchodzimy w główki portu Ijmuiden i cumujemy do kei tuż za śluzą. Ostatnie parędziesiąt mil pokonaliśmy idąc półwiatrem przyjeszcze silniejszym wietrze. Tegoż samego dnia przyływamy do Amsterdamu gdzie stajemy w Six Haven Marina. Niepokoiśmy się o pozostałe jachty; *SOLIDARITY* przyływa do nas, *QUO VADIS* kilka godzin później. Zjawia się również *DAL II*. W Amsterdamie wyokrętowuje Filip Bajon. Obowiązki reżysera wzywają go z powrotem do studia. Analizując szczegółowo ostatni etap. Jacht spisuje się w zasadzie dobrze chociaż niedogodność w postaci baksztągów daje o sobie znać bardzo dotkliwie, szczególnie przy nielicznej załodze, sztormowej pogodzie i częstych zmianach kursu. Po zmuszowaniu Filipa zostaje nas na pokładzie tylko trzech. Podejmujemy decyzję, aby wszystkie załogi wraz ze skipperami przeszły na *GEMINI*. Najpierw przeprowadzimy ją do Gibraltaru i zostawimy w bezpiecznym miejscu, później wrócimy po *SOLIDARITY* i *QUO VADIS*. Żegnamy się z załogą *DAL II*, która odplywa do Londynu. Dopiero parę tygodni później dojdzie nas wiadomość o awarii tego jachtu na mieliznach

Tamizy w wyniku czego jacht zostanie utracony. Na razie życzymy sobie nawzajem silnych wiatrów z rufy i stopy wody pod kilem. 3 sierpnia opuszczamy Amsterdam. Teraz załoga *GEMINI* liczy 7 osób. Tegoż dnia przepływamy tylko do Ijmuiden. Właśnie kończy się kolejny sztorm na Morzu Północnym toteż

czekamy do dnia następnego aby bez przeszkód pożeglować do Ramsgate. Drogę do Ramsgate pokonujemy bez trudu. Tutaj wyokrętowuje Jurek Knabe, jego załogantka i Kuba Drobniak. Znów zostaje nas czwórka na pokładzie.

Opuszczamy gościnną (aczkolwiek nie tania) marinę. Płyniemy w kierunku Channel Islands. Na pokładzie jest Darek Pękała, Maciek Grabkowski i Marek Spyra. Po silnych i sztormowych wiatrach przesładują nas teraz cisze. Całą drogę do Guernsey idziemy na silniku. Po drodze zachodzimy na parę godzin do angielskiego portu Newhaven, aby zatankować paliwo. Na kanale jak zwykle wielki ruch, pogoda wspaniała, ciepło i słonecznie. Oglądamy piękne wschody i zachody słońca. Rano 9 sierpnia między brzegiem Francji a wyspą Alderney natrafiamy na przeciwny prąd pływowy. Przez prawie 3 godziny mimo pracy silnika całą naprzód i szybkości jachtu 7 węzłów stoimy w miejscu. O godzinie 14.15 już jesteśmy w porcie Peter na wyspie Guernsey. Nie wchodzimy do mariny, zostajemy przy pływającym pomoście w awanporcie. Jest to moja druga wizyta na tej wyspie. Moi koledzy są tutaj po raz pierwszy, wyspa i port bardzo im się podoba. Nie dziwię się, jest to miejsce, do którego chętnie się wraca.

Na wyspie bawimy półtora dnia i 10 sierpnia późnym popołudniem odpływamy do Brestu. Nadal przesładują nas cisze i mgły. Idziemy na silniku wzdłuż północnego wybrzeża Francji pilnie obserwując tumany przed dziobem i nasłuchując odgłosów silników statków. Na szczęście tuż przed wyspą Ouessant mgła odpuszcza. Groźne wody prowadzące na Zatokę Biskajską płynące z gwałtownych prądów pływowych i wirów, przechodzimy przy słonecznej pogodzie. Jesteśmy trochę spóźnieni; prąd pływowy właśnie zmienił kierunek. Mimo pracy silnika na pełnych obrotach stoimy w miejscu. Przez

lornetę zauważam jacht idący pod pełnymi żaglami z prądem. Wydaje mi się, że nosi polską banderę i napis PZ 13 na grocie. Reguluję ostrość lornetki i zauważam na rufie napis *NITRON*. Wołam przez UKF-kę, ale bez rezultatu. Po kilkunastu minutach jacht znika w odległości płynąc kursem wschodnim. Przesuwamy się bliżej brzegu wyspy Ouessant i nareszcie zaczynamy się posuwać do przodu. Prąd

Wyspy Guernsey, Jersey i Alderney plus parę mniejszych terytorium Wielkiej Brytanii prawie tuż u wybrzeży Francji od prawie tysiąca lat. Kilkakrotnie okupowane przez Francję, zawsze wracało do Anglii. Podczas ostatniej wojny jedyne terytorium brytyjskie okupowane przez Niemców. Wyspy mają bardzo dużą autonomię, posiadają własną walutę, własne znaczki pocztowe i parę jeszcze osobliwości typowych dla imperium brytyjskiego.

tutaj wyraźnie mniejszy. O godzinie 15.55 jesteśmy na trawersie latarni Le Stiff. Po przeszło godzinie zmieniamy kurs na bardziej wschodni i kierujemy się na Brest. Czterdzieści minut po północy cumujemy przy burcie starego holownika w porcie handlowym. Rano po namierzeniu mariny przechodzimy do

niej i o godzinie 10.20 dwunastego sierpnia stajemy przy kei. Klar na pokładzie, stawiamy wielką flagę z białym orłem (darowaną przez Stasia Sawko-specjalność zakładu) i postanawiamy postać tutaj co najmniej 2 dni aby przygotować się do trawersaty groźnej Zatoki Biskajskiej.

Razem z Darkiem Pękałą zwiedzamy stary Brest. Zatrzymujemy się na tradycyjne piwo jabłkowe w starym pubie noszącym nazwę „Stan Huguill”. Odwiedzamy także stary fort strzegący wejścia do portu i bazę francuskiej marynarki wojennej.

Jeszcze tylko odwiedziny słynnego trimarana *SPORTELEC*, który jest aktualnym rekordzistą w rejsie non stop dookoła świata (71 dni, 14 godzin, 18 minut i 8 sekund). Oddajemy cumy. Przybył nam nowy załogant. Francuzka Valerie Pihet przechodziła obok *GEMINI* i po paru słowach dyskusji zabrała się z nami. Na razie płynie z nami do La Coruna dokładając się do kosztów żywienia. Jest to jej pierwszy rejs w życiu. Pogoda nam wreszcie sprzyja. Wieje z północnego wschodu w granicach 3-4 stopni Beauforta. Z początku idziemy pod pełnym grotem i genuą, później wiatr tężeje, więc refujemy grota i pędzimy w kierunku hi-



Sierpień '98. La Coruna, przy burcie *POLSKIEGO LNU*



Sierpień '98. W Lagos Portugalia

szpańskiego brzegu. Nasza koleżanka powoli przyzwyczajają się do polskiego jadłospisu, dzielnie znosi niespodzianki w postaci polskiej golonki rodem z zakładów mięsnych w Koszalinie. Szczercze ją podziwiam, bądź co bądź golonka, kaszanka czy bigos nie jest tym co na co dzień spożywa we Francji. Siedemnastego sierpnia rano Zatoką Biskajską pozostaje za nami. Potraktowała nas tym razem wyjątkowo łaskawie. Stajemy na boi w klubie jachtowym w La Coruna. Właśnie wybieramy się do miasta gdy zauważamy wchodzący do portu jacht o charakterystycznym kształcie Opala. Kieruje się do portu rybackiego, więc podejmujemy szybką decyzję zmiany miejsca postoju, aby spotkać rodaków burty w burtę. Maciek z Markiem udają się pieszo do portu rybackiego natomiast ja z Darkiem wracamy na pokład. Podchodzimy do burty polskiego jachtu. Okazuje się nim być *POLSKI LEN* wracający z Operacji Żagiel z Lizbony. Kapitanem jachtu jest Krzysztof Kowalczyk z Warszawy, a załogę stanowią młodzi żeglarze z różnych stron Polski. Z przyjemnością zauważamy, że część załogi stanowią młode, zgrabne i ładne załogantki. Wchodzą na żaglach - silnik odmó-

wił posłuszeństwa. Nasz wspólny postój w hiszpańskim porcie trwa 3 dni. Są to dni bardzo wesołe dla załóg obu jachtów. Polscy żeglarze ciekawi są opowieści o żeglowaniu na Jeziorze Michigan, o polonijnym żeglarstwie w Chicago, my nato-

Jacht *GEMINI* jest jachtem regatowym typu słup, przystosowanym do żeglugi turystycznej. Ma 8 miejsc do spania, kambuz, kabinę nawigacyjną i wyposażenie sanitarne. Wyposażony jest w silnik Volvo Penta o mocy 28 KM, komplet żagli i niezbędne przyrządy nawigacyjne (2 GPS-y, echosondę, 2 UKF-ki, mapy, przewodniki itp.). 2 tratwy ratunkowe, 2 koła ratunkowe, 10 pasów ratunkowych i 3 kpi. pasów bezpieczeństwa.

Wymiary jachtu:

Długość - 12 m
Szerokość - 3,89 m
Zanurzenie - 2,31 m

miast chłoniemy ich opowieści o żeglarskim spotkaniu w Lizbonie. Wszystko to oczywiście na pokładzie *GEM/NI*, gdzie improwizujemy delikatne drinki z czerwonego wina (wreszcie to słoneczna Hiszpania). Pokład *POLSKIEGO LNU* zajęty przez suszące się ciuchy - jacht dość mocno przecieka. Nawet nasza fran-

cuska koleżanka znakomicie się czuje w polsko-polonijnym gronie wnosząc swoisty folklor przy degustacji czerwonego wina. W tym czasie do portu wpływa szczyński jacht *MAGNOLIA* zwany pieszczotliwie Mongolią przez żeglarzy z *POLSKIEGO LNU*. Ci oczywiście rewanżują się nazwą Polski Leń.

Niestety, wszystko co dobre kiedyś się kończy. Dwudziestego sierpnia *POLSKI LEN* decyduje się płynąć w kierunku Anglii, żegnamy się i wkrótce jacht naszych przyjaciół niknie za wzgórzami okalającymi zatokę. Nasza droga prowadzi w przeciwnym kierunku. Mamy wiatr z północy, stawiamy genuę. Niestety wiatr cichnie i o 0200 uruchamiamy nasz „patefon”. Dwie godziny później budzi mnie Darek meldując o kłopotach. Silnik chodzi bez zarzutu, wał się obraca, ale w ogóle nie posuwamy się do przodu. Podejrzewamy utratę śruby - być może w nocy najechaliśmy na rybackie sieci. Ponownie stawiamy genuę i żeglujemy na południe, korzystając z budzącego się właśnie wiatru. Wiatr rośnie i pod wieczór mamy już regularny sztorm z północy w granicach 8-9 stopni. W miejsce genui postawiliśmy fokę marszowego, ale o północy musimy go zrzucić ponieważ wiatr dalej tężeje. Zastępujemy go fokiem sztormowym (podarowanym w Gdyni przez Stasia Sawko). Półtorej godziny później nasz sztormowy żagiel wyrwa się z likszpari drąc się przy okazji przy liku. Wiele potężnie, oceniam siłę wiatru na około 10 stopni w skali Beauforta. Szturmujemy z wiatrem na samym „patyku” z tym, że ma on prawie 20 metrów wysokości. Mimo obaw o całość takielunku z ciekawością obserwuję żeglugę regatowego jachtu podczas dużego sztormu na oceanicznej fali. Mimo braku żagli nasza szybkość z wiatrem jest bardzo duża, często osiągamy prędkość 10 węzłów w żegludze z fali.

Kilkakrotnie w nocy fala wdziera się od rufy do kokpitu. Sternicy przypięci pasami bezpieczeństwa

przeżywają cieżkie chwile. Zabraniam naszej Francuzce wychodzenia na pokład, jest to jej pierwszy sztorm w życiu i to od razu na oceanie. Dodatkowo wysiada nam światło kompasu. Chłopcy radzą sobie oświetlając go latarką od czasu do czasu. W ciągu dnia wiatr zaczyna odpuszczać, wieje cały czas z północy, niemniej jego siła wyraźnie maleje. Wieczorem stawiamy foka marszowego, Waleria może już wychodzić na pokład. Przez kolejny dzień trwa podobna pogoda. Żeglujemy szybko w kierunku południowego cypla Portugalii mając cały czas wiatr z rufy. Prowizorycznie naprawiamy światło kompasu. 24 sierpnia, o godzinie 0430 namierzamy przylądek Cabo de Sao Vicente zwany przez polskich marynarzy przylądkiem „ciepłych gaci”. Tutaj marynarze albo je zakładali, albo ściągali - w zależności od tego w jakim kierunku płynęli. Za parę godzin żeglujemy już wzdłuż południowego wybrzeża Portugalii w kierunku portu Lagos. Tam zamierzamy wyciągnąć jacht i zbadać co zdarzyło się ze śrubą. Wiatr słabnie, więc stawiamy grota. Tuż przed Lagos wiatr całkiem „zdycha”.

Wodujemy naszą dmuchaną dinghy z silnikiem przyczepnym i wholowujemy *GEMINI* do portu. Stajemy przy kei. Marek nurkuje i stwierdza, że śruba wydaje się być nietknięta, lecz owijają ją resztki sieci. Niepokojące jest to, że śruba obraca się swobodnie na wale. Niestety, nie możemy wyciągnąć jachtu w Lagos, nie mają tutaj odpowiedniego „travel lift”. Postanawiamy popłynąć następnego dnia do niedalekiej Vilamoury. Wieczorem razem z Darkiem i Walerią zwiedzam Lagos. Do późnych godzin nocnych siedzimy w przytulnych kafejkach próbując miejscowych win, tudzież „frutti di mare”. Następnego dnia bardzo wcześnie rano wyokrętowuje nasza francuska załogantka. Zostawia bardzo serdeczny list do nas wszystkich z podziękowaniem za wspaniały rejs. Z portu Lagos wychodzimy podobną techniką jak wchodziliśmy. Za

główkami stawiamy wszystkie żagle; grota i genuę. Niestety wiatr wziął sobie wolne tego dnia. Dwaście cztery mile dzielące nas od Vilamoury płyniemy ponad 12 godzin. Piętnaście minut przed północą rzucamy cumy przy kei Vilamoura Marina. Jest 25 sierpnia 1998 roku, za rufą *GEMINI* pozostało 2331 Mm. Następnego dnia wyciągamy jacht i stwierdzamy ścięcie klina. Podczas poszukiwań w skle-

pikach napotykam Polaka pracującego w marinie. Janusz Oszczepalski, bo tak brzmi jego nazwisko, jest bardzo przychylny. Znajduje potrzebny klin i oferuje pomoc w innych sprawach. Postanawiamy zostawić jacht tutaj. Poczeka na nas do czasu, kiedy będziemy mogli rozpocząć kolejny etap naszej wielkiej podróży - rejs przez Atlantyk i Karaiby do Stanów Zjednoczonych. Fot. Andrzej W. Piotrowski



Sierpień '98. Żegnamy *GEMINI* na parę miesięcy. Od lewej Marek Spyra, Maciej Grabkowski, Andrzej Piotrowski