

SILNIKI ELEKTRYCZNE TORQEDO NA POLSKICH JACHTACH

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

SIERPIEŃ 2016

OPERACJA RIO DE JANEIRO

Każdy medal na wagę złota



Mobilna aplikacja Wiatr



LORNETKI DLA ŻEGLARZY


Na pokład i do obserwacji regat

OD PUCKA PO HEL

Mazurskim jachtem po zatoce

PATAGONIA

Horn, Ushuaia i cieśnina Magellana



Horn, Ushuaia i cieśnina Magellana

Uczestnicy rejsu „Najdłuższą drogą dookoła świata – przez siedem kontynentów i cztery oceany” dotarli w lipcu do wyspy Mangareva w Polinezji Francuskiej. Załoga już ponad dziewięć miesięcy przemierza oceany. Po opuszczeniu Szczecina pod koniec września ubiegłego roku „Wassyl” opłynął Europę, przemierzył Atlantyk, odwiedził Horn i wpłynął na Pacyfik. Wojtek Maleika, uczestnik wyprawy, przygotował kolejny artykuł – tym razem dzieli się wrażeniami z żeglugi przez niegościnnie wody Patagonii.

Najsłynniejszym żeglarskim zakątkiem Patagonii jest Horn, ale ta niezwykła i rozległa kraina ma także setki krętych kanałów, tysiące skalistych wysp, zatoki oraz fiordy z lodowcami. Nie jest to zbyt gościnny region. Ale silne i zmienne wiatry, nieliczne porty i spore odległości do przebycia rekompensują niepowtarzalne widoki, bogata fauna i flora oraz przeżycia, które na długo zapadają w pamięci.

Opuszczając Mar del Plata, żegnamy się z pasatami. Pogoda zaczyna być zmienna

i kapryśna, a silniejsze wiatry coraz częściej stają nam na drodze. W Puerto Madryn chowamy się przed zapowiadany silnymi podmuchami. Nie ma tu mariny, ani choćby kawałka kei – stajemy na kotwicy nieopodal miejskiego mola. Okolica słynie z bogatej fauny morskiej. W zatoce Nu-

evo spotkać można delfiny, lwy morskie, a nawet wieloryby. W mieście działają biura oferujące wycieczki niewielkimi statkami – można z nich podglądać morski świat. Niestety musimy zrezygnować z zejścia na ląd, gdyż wiatr z każdą godziną wieje coraz mocniej i buduje krótkie metrowe fale. Pły-



Wieloryb w kanale Beagle.

Fot. Wojciech Maleika



FOT. WOJCIECH MALEIKA

wanie w takich warunkach naszym małym pontonem byłoby zbyt niebezpieczne. Na szczęście kotwica trzyma dobrze. Po dwóch dniach możemy ruszyć dalej.

Kolejnym naszym patagońskim przystankiem jest Puerto Deseado (350 mil na południe od Puerto Madryn). Na wodach rzeki Rio Deseado prowadzącej do portu trzeba mocno uważać. Prądy mogą mieć siłę nawet pięciu węzłów. Wiatr zwykle wieje tu ze zdwojoną siłą. Na dodatek jest kilka podwodnych skał. Najlepiej trzymać się toru podejściowego. Duże betonowe nabrzeże posadowione na drewnianych palach nie nadaje się do cumowania jachtów. Korzystamy z gościnności załogi małego holownika i stajemy przy jego burcie. Niestety silne wiatry oraz zafalowanie powodują, że postój nie jest ani komfortowy, ani zbyt bezpieczny.

Pogoda na Atlantyku nie rozpieszcza, więc spędzamy w Puerto Deseado prawie tydzień. Możemy w tym czasie poznać naturę mieszkańców, poobserwować ich spokojne życie, zaznać ich szczerości oraz gotowości do niesienia pomocy. Udaje nam się przewieźć baniaki z ropą w przedziale

bagażowym jednego z jeeów, który zatrzymujemy przy drodze. Pytamy o sklepy, korzystamy z uprzejmości przypadkowego przechodnia, który wciela się w rolę tłumacza w urzędzie, wyruszamy też na pontonową wycieczkę po zakamarkach rzeczno-rezerwatu, by poznać różne odmiany kormoranów, morskich lwów i pingwinów magellańskich.



Berlin: 14 000 km. Do domu naprawdę daleko...

FOT. WOJCIECH MALEIKA

Gdy pogoda na morzu sprzyja, trzeba ruszać dalej. Do cieśniny Le Maire'a, która wieńczy podróż na południe, mamy jeszcze ponad 400 mil. A później dodatkowe 120 mil na zachód do Ushuaia, gdzie można znaleźć bezpieczne schronienie. Trzeba dobrze zaplanować ten odcinek żeglugi. Cieśnina Le Maire'a oddzielająca Wyspę Stanów od Ziemi Ognistej, ma chyba jeszcze gorszą sławę niż Horn. Nie tylko ze względu na te same sztormowe wiatry, ale także bardzo silny prąd potrafiący wytwarzać fale o wysokości nawet 10 metrów. Wszystkie loce ostrzegają! Wypadkom ulegają tu nawet spore promy i statki, więc trzeba się mieć na baczności. Za cieśniną trzeba jeszcze pożegłować na zachód w kierunku kanału Beagle. Jeśli trafimy na jeden z południowo-zachodnich sztormów, pokonanie tych kilkudziesięciu mil może być niemożliwe. Dlatego planując wyjście z Puerto Deseado sprawdzam przede wszystkim pogodę, jaka nas spotka na tym właśnie odcinku. Tylko czy długoterminowe prognozy się sprawdzą?

Rozległa zatoka Grande potrafi nieźle przstraszyć – trafiamy na silny przeciwny wiatr oraz krótkie fale zalewające cały pokład. ▶



FOT. ATRUR WASSIELEWSKI

Szczeciński jacht „Wassyl” w zatoce Caleta Olla. Z pobliskiego wzgórza roztacza się cudowny widok na lodowiec i jezioro.



Puerto Eden (500 mil od Ushuaia), jedna z najbardziej odizolowanych miejscowości na świecie.

Zaczynam się zastanawiać czy płynie my jeszcze na powierzchni, czy już raczej pod wodą. Na szczęście korzystna zmiana kierunku wiatru popycha nas szybko na południe. W cieśninę Le Maire'a wpływamy po czterech dniach żeglugi, godzinę wcześniej niż planowałem – dokładnie w chwili, gdy wiatr zaczyna cichnąć. Drogę do kanału Beagle i dalej do Ushuaia pokonujemy przy

pomocy silnika. Cumujemy do kei Club Nautico Ushuaia. Trudny odcinek już za nami, więc czuję ulgę. Ale też pewne podniecenie, bo trafiamy do najślynniejszego, najpiękniejszego i zarazem najbardziej niebezpiecznego regionu żeglarskiego świata.

Miasteczko Ushuaia to pewnego rodzaju kurort górski z elementami morskimi – skrzyżowanie Zakopanego i Sopotu. Do-

okoła wyrastają góry. Te bliższe mają kilkaset metrów, dalsze są wyższe i ośnieżone. Gdzieś widać schodzące lodowce. Z drugiej strony kanał oddzielający Ziemię Ognistą od kilkudziesięciu wysp stanowiących kraniec Ameryki Południowej. Niemal codziennie do dużego miejskiego pirsu cumuje wycieczkowiec, z którego na tutejsze Krupówki wylewa się fala turystów. Pewnie dlatego ceny w sklepach i restauracjach są dość wysokie.

Postój wykorzystujemy na przygotowania do kolejnego etapu. Drobne naprawy, duże zakupy prowiantu i paliwa oraz przegląd takielunku zajmują kilka dni. Wieczory spędzamy z załogą jachtu „Selma Expeditions”. Piotr, Krzysztof i Tomek udzielają nam wielu cennych wskazówek, w końcu pływają tu już od lat. W rewanżu gościmy ich racuchami i naleśnikami.

Nim ruszymy w kierunku Hornu, musimy odwiedzić chilijskie Puerto Williams leżące na południowym brzegu kanału. To najbardziej na południe wysunięte miasto świata. Przechodzimy mozolne procedury wjazdowe i uzyskujemy zezwolenie na rejs dookoła Hornu. Ponieważ prognozy pogody są sprzyjające, po kilku godzinach ruszamy dalej. Następnego dnia o 10.33 w dzienniku pojawia się wpis: „Trawers lewej burty – latarnia morska Cabo de Hornos, odległość 0,6 mili”. Magiczna chwila... Opłynęliśmy Horn startując ze Szczecina i pokonując

blisko 10 000 mil morskich. Droga powrotna przebiega spokojnie. Płyniemy pod żaglami, później korzystając z silnika – wczesnym rankiem znów jesteśmy w Puerto Williams, gdzie musimy uzyskać kolejne pozwolenie na dalszą żeglugę po chilijskich kanałach.

Liczący ponad 120 mil kanał Beagle ma przepiękne zatoki, niewielkie fiordy (często kończące się lodowcami), występują tu kolonie lwów morskich, delfiny i wieloryby. Właśnie tuż po wyjściu z Puerto Williams wieloryb wynurzył się, pokazał grzbiet, wypuścił fontannę i zanurkował klapiąc o wodę ogonem.

Pierwszy postój mamy w zatoce Caleta Olla. Wspinamy się na pobliskie wzgórze, z którego rozciąga się cudowny widok na lodowiec i jezioro. Pogoda cudna, słoneczna – nie często się taką spotyka w tym miejscu. Czujemy się trochę, jak w innym świecie. Dookoła ośnieżone góry, urozmaicone drzewostany i krzewy oraz ciągnący się po horyzont kanał. Wieczorem kierujemy się do zatoki Boulvier. Wejście w boczną odnogę kanału podnosi nam lekko ciśnienie. Mapy są niedokładne, na ploterze płyniemy już po łodzi. Do tego sonda pokazuje zaledwie pięć metrów głębokości, a powinno być blisko sto. I na dodatek mamy ciemną noc. Pozostaje wyłączyć niektóre zmysły i polegać głównie na radarze. Pojawiają się na nim niewielkie echa, sądzimy, że to pływające kawałki lodu. Później okazuje się, że to ptaki. Tomek z „Selmy” wyjaśnił, że błędne wskazania sondy w zimnej słonej wodzie są normalnym zjawiskiem. O 2.00 w nocy cumujemy do burty „Selmy” i zmęczeni kładziemy się do koi.

Kolejny dzień poświęcamy na eksplorację kanałów Seno Pia (odnogi wschodniej i zachodniej), co nie jest zadaniem łatwym, gdyż pojawiło się znaczne zalodzenie. Utrzymujemy prędkość nie większą niż dwa węzły, podpływając dość blisko lodowców. Zobaczyć taki twór, niemal dotknąć jego ściany, usłyszeć huk pękającego gdzieś w jego wnętrzu lodu – niesamowite przeżycie. Następnego dnia razem z „Selmą” chowamy się przed silnym wiatrem w zatoce Volier. Wkrótce, po wspólnym ognisku, nasze drogi się rozchodzą, „Selma” wraca na wschód do Ushuaia, gdzie kończy kolejny rejs, my ruszamy dalej na zachód, w kierunku wód Oceanu Spokojnego.

Taktyka żeglowania przez chilijską część Patagonii jest dość prosta. Silne wiatry wiejące przeważnie z zachodu lub północnego zachodu należy przeczekać. Rzucamy kotwicę w zatoce i wiążemy długie cumy do pobliskich drzew. Kiedy wiatr słabnie, pędzimy ile sił do przodu. Na początku prawie trzy doby musimy spędzić w Caleta Silva, gdzie na brzegu, na niewielkim drzewie, jest wiele ręcznie robionych drewnianych ▶



Górzyste wybrzeże chilijskiej Patagonii.

Fot. Wojciech Maleika

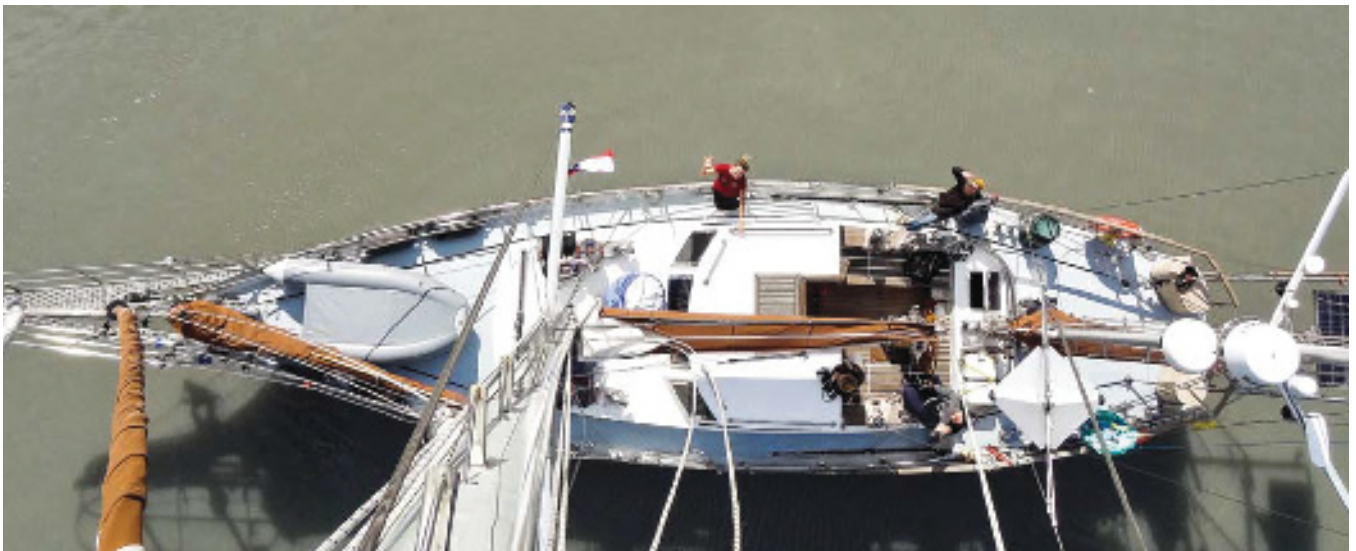


Zatoga na wyspie pingwinów.



W zatoce nieopodal lodowca Seno Pia.

Fot. Wojciech Maleika



Marcin Mieczkowski wspina się powyżej salingów i fotografuje pokład „Wassyla”.



Autor przed mariną w Ushuaia.

pamiątkowych tabliczek. Teraz wisi tam także nasza: „Wassyl”, Szczecin, Poland.

Przez kolejne dni z mozołem płynie na północny zachód, by w końcu wpłynąć na wody cieśniny Magellana. Niemal prosty odcinek cieśniny liczący 130 mil trzyma nas niemal tydzień. Trudno jednak walczyć z silnym przeciwnym wiatrem i prądem, gdy prędkość rzadko przekracza trzy węzły. Zatrzymujemy się w kilku zatokach i czekamy na poprawę warunków. Doświadczamy silnych sztormowych szkwałów spadowych Williawów przychodzących niespodziewanie i trwających kilkanaście sekund. Musimy się ewakuować, bo wiatr o sile ponad 40 węzłów zamienia niewielką zatokę w niebezpieczną kipieli. A kotwica nie zawsze trzyma na kamienistym dnie. Ostatnie 20 mil cieśniny to halsówka, wykonujemy około 20 zwrotów. Ciekawe, jak tu żeglował Magellan – pod wiatr i silny przeciwny prąd, niewielkimi żaglowcami bez silników, które nie potrafią skutecznie halsować...

Dalsza droga przez kanały prowadzi na północ. Z każdym dniem robi się coraz cieplej, deszcz ustępuje miejsca słońcu, a wiatry – choć nadal przeciwnie – nie są już tak silne. Po drodze mijamy setki mniejszych

i większych wysp i chowamy się czasem w przytulnych i bezpiecznych zatoczkach. W jednej z nich spotykamy francuską łódź „Donazita”, na której płyną Gigi i Patrycja, dziewczyna z polski. Nasze drogi będą się jeszcze długo przeplatać.

Przed jednym z silniejszych wiatrów chowamy się w zatoce Bernard, kotwicząc i rozciągając dodatkowo pięć cum do trzech niewielkich wysp gęsto porośniętych niskimi drzewami i krzewami. Ten zakątek wygląda wyjątkowo bajecznie. Kolejnego dnia udaje się nam popływać po okolicy pontonem.

Od wypłynięcia z Puerto Williams i po minięciu Ushuaia, nie napotkaliśmy po drodze żadnych osad ludzkich, czy choćby pojedynczych domostw. Ta okolica jest tak surowa, dzika i niedostępna, że nikt nie jest w stanie się tu osiedlić. Najbliższa miejscowość na naszej trasie to Puerto Eden (500 mil od Ushuaia), mieszka tam niecałe sto osób. Dla nas, po spędzeniu trzech tygodni w bezludnych kanałach Patagonii, to niemal metropolia. Trzy sklepy spożywcze (oferują zaledwie kilkanaście produktów), niewielka szkoła, małe kościół oraz długi drewniany pomost wzdłuż kilkudziesięciu domków z blachy i drewna. Kontakt ze światem zapewnia prom, który dwa razy w tygodniu dowozi zaopatrzenie. Kotwimy w niewielkiej zatoce obok trzech innych jachtów. Możemy zatankować paliwo, odwiedzić internet i odświeżyć zapasy żywności. Życie tutaj toczy się powoli i spokojnie – wszyscy się nam kłaniają i po trzech dniach rozpoznajemy większość mieszkańców.

Dalsza droga na północ jest już znacznie szybsza. Mijamy kolejne osady – są większe i pojawiają się częściej. W Puerto Aguirre spędzamy Wielkanoc. W Puerto Melinka odwiedza nas stary znajomy Malini, który od kilku miesięcy mieszka na poblis-

kiej wyspie Chiloé. To dzięki niemu mamy okazję ją zwiedzić. Poznajemy smak ceviche (drobno posiekana ośmiorniczka, łosoś lub inne owoce morza w zalewie cytrynowej, z cebulką i kolendrą) oraz empanadas (duże pierożki z różnorodnym nadzieniem smażone w głębokim oleju). Ten etap rejsu kończymy na początku kwietnia cumując w marinie w Puerto Montt. Tu przygotowujemy jacht do długiej drogi przez Pacyfik.

Wojtek Maleika

Wyprawa jest współfinansowana z funduszy miasta Szczecin. Patronem ekspedycji jest magazyn „Wiatr”. Więcej informacji o rejsie oraz galerię zdjęć znajdziecie na stronie www.wassyl360.com oraz na Facebooku ([wassyl360](https://www.facebook.com/wassyl360)).

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Piotr Stelmarczyk, Zbigniew Malicki, Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Krzysztof Olejnik, Wojciech Artyniew, Marek Karbowski, Paula Kopyłowicz.

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKT:

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny
tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl
Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy
tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

Za treść ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności. Niezamówionych materiałów i utworów redakcja i wydawca nie zwracają. Redakcja zastrzega sobie prawo do adyktacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

„Wiatr” magazine is a member of The Polish Chamber of Marine Industry and Water Sports

Instytut
Monitorowania
Meciów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

„Wiatr” magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring

„WIATR” MAGAZINE IS THE WINNER
OF POLISH YACHTING ASSOCIATION'S
GOLDEN BELL AWARD 2013

