Nowy rozdział: „Nashachata II"

Ekspedycyjny jacht „Nashachata II" wyruszył w dwuletni rejs. Odwiedzi Grenlandię, Irlandię i Wyspy Zielonego Przylądka. – Mamy niezwykłą jednostkę, dzielną i doskonale wyposażoną. Jesteśmy gotowi na nowe wyzwania – mówi Zbigniew Jałocha.

„Nashachata II" na Spitsbergenie w 2012 roku. Fot. Zbigniew Jałocha / Concept Sailing

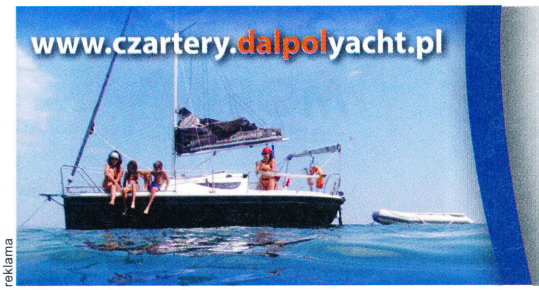
W grudniu 2010 roku „Nashachata" rozbiła się u wybrzeży Argentyny. Zniszczona łódź pozostała na miejscu – dziś na brzegu zatoki Sloggett leży już jedynie rozszabrowany wrak kadłuba. Niespełna rok od tego zdarzenia krakowskie stowarzyszenie Concept Sailing, armator rozbitej jednostki, kupiło nową łódź. Po sprowadzeniu jej do Polski wykonano prace modernizacyjne i zakupiono dodatkowe wyposażenie. Jacht ochrzczono imieniem „Nashachata II". W maju wyruszył on w swą drugą daleką podróż z polskimi żeglarzami – spędzi w rejsie prawie 2,5 roku. O nowym jachcie i nowych wyzwaniach rozmawiamy ze Zbigniewem Jałochą, prezesem stowarzyszenia Concept Sailing.

Magazyn „Wiatr": Jak szukaliście nowego jachtu?

Zbigniew Jałocha: Zadanie nie było łatwe. Szukaliśmy stalowej jednostki wyprawowej o długości około 18 metrów. Dzielnej i gotowej do żeglugi po trudnych polarnych akwenach. Takich jachtów jest niewiele, dlatego rozważałem budowę łodzi na bazie doskonałego kadłuba znalezionego w Szkocji (zaprojektowanego przez Colina Mudie, znanego angielskiego architekta jachtowego). W Lymington okazało się jednak, że na sprzedaż jest łódź klasy BT 67 „Jonathan IV" oferowana za pośrednictwem Berthon Boat Company. Jacht cumował przy prywatnej kei w Tromsø na północy Norwegii. Pojechałem, spotkałem holenderskiego żeglarza Marka van de Wega, pogadaliśmy, trochę powspominaliśmy dawne rejsy i wiosną 2011 roku podpisaliśmy umowę. Po wakacjach silna załoga złożona z kilku krakowskich kapitanów odebrała łódź z Szetlandów i przez Stavanger ruszyła do Polski. Portem macierzystym został Gdańsk, a domową keją przystań Jacht Klubu im. Conrada w Górkach Zachodnich.

Czy łódź BT 67 jest wymarzoną jednostką do ekspedycyjnych rejsów?

Jacht ma brytyjski certyfikat MCA kategorii 0 (żegluga bez ograniczeń) i podlega corocznym przeglądom wykonywanym przez brytyjskiego rzeczoznawcę. Jednostki klasy BT 67 Brytyjczycy zbudowali na okołoziemskie regaty trasą ze wschodu na zachód (Global Challenge Race). Pomysłodawcą wyścigu był Chay Blyth, słynny szkocki żeglarz, który na jachcie „British Steel" pierwszy opłynął samotnie świat złą drogą, czyli pod wiatr i prądy. Łodzie miały być dzielne, szybkie i jednocześnie dość przyjazne w obsłudze – chodziło o to, by członkami załóg mogli być żeglarze amatorzy. Na pierwszą edycję regat, w 1991 roku, zbudowano 30 takich jednostek. Pięć lat później powstało jeszcze kilka jachtów, zmodyfikowanych na bazie doświadczeń zdobytych podczas wyścigu. „Nashachata II" pochodzi właśnie



DALPOL YACHT CZARTERY

Zapraszamy do skorzystania z naszej stale rozwijanej oferty czarteru jachtów na Mazurach. Dysponujemy pełną linią jachtów Phobos oraz innymi popularnymi na rynku modelami.

Jachty stacjonują w Stanicy Żeglarskiej Tajty w Wilkasach.

DALPOL•YACHT CZARTERY

Oferta First Minute! Rezerwacja jachtów na sezon 2013 już się rozpoczęła. Tylko teraz największy wybór i najnowsze modele jachtów. **Atrakcyjne rabaty do 20%** na wszystkie terminy. Zarezerwuj już teraz i skorzystaj ze zniżki.

tel. +48 506 506 704, +48 32 229 50 46 e-mail: czartery@dalpolyacht.pl

reklama

BAVARIA DUFOUR YACHTS Fountaine Pajot CATAMARANS Greenline The Hybrid. GRAND SOLEIL CATANA CATAMARANS

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ
CENTRUM TESTOWE W SOPOCIE

SPRZEDAŻ, SERWIS I OPIEKA NAD JACHTAMI
FINANSOWANIE, PROGRAMY YACHT OWNERSHIP
USŁUGI PROJEKTOWE I DORADCZE
REJESTRACJE W KRAJU I ZA GRANICĄ

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

YACHTS & YACHTING
UL.PIASKOWA 3, 81-864 SOPOT
T: 58.554.65.22 LUB 23
M: 600.003.268, 601.897.779
INFO@YACHTSANDYACHTING.PL
WWW.YACHTSANDYACHTING.PL

z tej drugiej serii, jest 33. egzemplarzem. Do dziś na żaglu widać delikatny ślad po reklamie sponsora regat. Na stronie internetowej stowarzyszenia www.conceptsailing.pl (zakładka Jacht) zamieściliśmy link do filmu przedstawiającego regatową żeglugę naszej łodzi w ciężkich oceanicznych warunkach. Obraz robi dość mocne wrażenie i chyba udowadnia, że łódź doskonale się nadaje do wypraw ekspedycyjnych. Skoro poradziła sobie w dwóch okołoziemskich rejsach najtrudniejszym szlakiem, poradzi też sobie w żegludze prowadzonej przez nasze załogi.

Co się stało z pozostałymi jachtami tego typu po zaprzestaniu organizacji regat Global Challenge Race?

Część łodzi przejęły szkoły żeglarskie, niektóre kupili prywatni armatorzy, a cztery jednostki trafiły do służby w brytyjskiej armii, gdzie wykorzystywano je do szkolenia komandosów.

Ile kosztują takie jachty?

To zależy od stanu łodzi i wyposażenia. Niektóre, przebudowane na potrzeby prywatnych armatorów, kosztują ponad 600 tys. euro. Użytkowane przez armię można nabyć za mniej niż 200 tys. funtów. Nasza jednostka była zadbana, dobrze wyposażona, właściwie bez żadnych dodatkowych inwestycji mogła wyruszyć w rejs. Miała elektryczne kabestany, rollery przednich żagli, doskonałą elektronikę B&G, zapasowe olinowanie ruchome oraz mnóstwo dodatkowych elementów. Nie wszystko zresztą się zmieściło na pokład, więc musieliśmy przesłać ze Spitsbergenu do Polski paletę części zamiennych. Po przebudowie i dodatkowym wyposażeniu łódź ubezpieczono na 450 tys. euro. Ciekawostką jest, że ta jednostka była już kiedyś w Polsce. W 2009 roku Mark przeprowadził remont w Jachtklubie Stoczni Gdańskiej, po czym wyruszył na Spitsbergen, gdzie mieszkał i żeglował przez trzy kolejne lata.

Jakie prace przeprowadzono na jachcie po zakupie?

Według projektu Jana Młynarczyka przebudowaliśmy cztery przednie kabiny. Dziś są bardziej wygodne i funkcjonalne, oprócz koi mają szafki i jaskółki. Na nowo urządziliśmy wielki forpik pełniący funkcję magazynu. Mieści dwa pontony, dwa silniki, zapasowe żagle i dodatkowy komplet lin. Poza tym wyremontowano odsalarkę, autopilot, zainstalowano nowy generator i centralne ogrzewanie. Zamontowaliśmy również nowy system manetki, a na dziobie hydrauliczny ster strumieniowy. Poważnym zadaniem był kapitalny remont silnika. Podczas drugiego etapu prac całkowicie przebudowano kabinę rufową. Zmienił się także kambuz, gdzie zamontowano elektryczny piekarnik i drugą lodówkę. ▷

Jacht BT 67 „Nashachata II”	
Długość	20,42 m
Szerokość	5,26 m
Zanurzenie	2,82 m
Wysokość masztu ponad wodą	26 m
Żagle	220 m kw.
Spinaker	351 m kw.
Zbiorniki paliwa	1800 l
Zbiorniki wody	1100 l

A co z elektroniką?

Na jachcie zamontowane były urządzenia firmy B&G, więc zainwestowano jedynie w rozbudowę tego systemu. Dołożyliśmy nowy ploter map wraz z nowoczesnym radarem B&G, Navtex i odbiornik systemu AIS. Dziś system należy do jednych z najnowocześniejszych.

Ile osób zmoże wyruszyć w rejs?

„Nashachata II” ma 12 miejsc noclegowych w sześciu wygodnych dwuosobowych kabinach oraz dwie toalety z prysznicami. Łódź może obsłużyć trzech żeglarzy, ale staramy się, by w dłuższych rejsach pływało co najmniej sześć osób.

W jakie rejsy jacht wypływał z polskimi żeglarzami?

W pierwszym sezonie wyruszyliśmy na Spitsbergen pod hasłem „Od wzgórza wawelskiego do góry Wawel” (czyli z Krakowa do Gór Piłsudskiego leżących w południowej części Spitsbergenu). W wyprawie uczestniczyło 120 żeglarzy. W tym roku, 10 maja, jacht wyposażony w 2,5 tony żywności wypłynął w podróż na Grenlandię. Mamy jeszcze ostatnie wolne miejsca na niektórych etapach, osoby gotowe pożeglować z nami na północ mogą się kontaktować z biurem stowarzyszenia. Chcemy dotrzeć między innymi do osady Qaanaaq będącej najdalej na północ wysuniętą miejscowością Grenlandii i jedną z najdalej na północ położonych osad świata.

W sierpniu „Nashachata II” popłynie przez Wyspy Owcze na Irlandię, by pod koniec października dotrzeć do Portugalii i zacumować w porcie Albufeira. Na początku przyszłego roku jacht zacznie zmierzać na południe przez wody zachodniego Atlantyku. Odwiedzi Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Zielonego Przylądka i Senegal. Do Europy wróci dopiero pod koniec 2015 roku.

Wróćmy na chwilę do waszego starego jachtu. Jego wrak leży u wybrzeży południowej Argentyny, w pobliżu Hornu. Czy po wypadku rozważano wydostanie łodzi z tego miejsca? Lub choćby odzyskanie ocalałych elementów wyposażenia.

Ubezpieczyciel ocenił sytuację, przeanalizował koszty i uznał, że nie opłaca się ratować jachtu. W ocenie firmy była to szkoda całkowita, więc zdecydowano się na wypłatę pełnej sumy ubezpieczenia. Firma pokryła również koszty akcji ratunkowej z wykorzystaniem dwóch śmigłowców. Także wyposażenie zostało spisane na straty, gdyż jego demontaż i ewentualny wywóz z Argentyny byłby bardzo kosztowny. A zapewne także trudny do przeprowadzenia z uwagi na dość restrykcyjne prawo argentyńskie. Ogołocony wrak kadłuba na długo lub nawet na zawsze pozostanie w miejscu wypadku.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Michał Korneszczuk
Firma Pantaenius, ubezpieczyciel jachtu „Nashachata”

Akcja mająca na celu uratowanie jachtu „Nashachata” byłaby obarczona dużym ryzykiem niepowodzenia. Odległość do najbliższego portu jest znaczna, a pogoda w tym rejonie bardzo zmienna. Po zdjęciu kadłuba z plaży silne wiatry mogłyby uniemożliwić holowanie i wówczas cała praca poszłaby na marne. Poza tym jednostka była dość poważnie uszkodzona, więc firma podjęła decyzję, by uznać zaistniałą szkodę jako całkowitą i wypłacić odszkodowanie za cały jacht.

Odkrywcy na „Fryderyku Chopinie”

Szwedzki port Karlskrona, duńską wyspę Bornholm oraz Świnoujście odwiedził w maju „Fryderyk Chopin” żeglujący z podopiecznymi warszawskiego Ośrodka Socjoterapeutycznego im. Matki Bożej Miłosierdzia. Wyprawę zorganizowała Fundacja Rejs Odkrywców, która propaguje żeglarstwo wśród młodzieży i dzieci mających trudniejszy start w dorosłość.

Fundacja organizuje morskie wyprawy dla dzieci będących pod opieką ośrodków opiekuńczo-wychowawczych. Promuje żeglarstwo jako model życia i aktywną formę spędzania czasu kształtującą odpowiedzialność i charakter. Czy podopieczni fundacji będą mieć szansę, by zostać w żeglarskim świecie na dłużej?

W rejsie odkrywców na „Chopinie” (największym na świecie żeglującym brygu) udział wzięła jedenastoosobowa grupa wraz z opiekunami. Rejs rozpoczął się w Gdyni, a zakończył w Szczecinie, macierzystym porcie żaglowca. Udział w bałtyckiej wyprawie wiązał się dla dzieci ze spełnieniem dwóch warunków – poprawa stopni w szkole oraz praca na zasadzie wolontariatu zgodna z hasłem fundacji: „Zrób coś dla siebie, zrób coś dla innych”. Uczestnictwo w rejsie było zatem nagrodą, a nie prezentem, choć w całości zostało sfinansowane przez fundację.

Fundację Rejs Odkrywców założyli Michał Ciundziewicki i Marcin Maszewski, współwłaściciele jednej z warszawskich firm reklamy wielkoformatowej. Łączy ich nie tylko wspólnie prowadzona firma, ale też przyjaźń i pasja żeglowania. To właśnie w ubiegłym roku zaowocowało przygotowaniem dwóch pierwszych rejsów, a następnie powołaniem fundacji. W kwietniu rejsy odkrywców zostały wyróżnione w konkursie Kampania Społeczna Roku, w kategorii kampanie firm komercyjnych i fundacji firm.

FOT. FUNDACJA REJS ODKRYWCÓW