



... i to panocku drabina z powyłamywanymi sceblami.

12 października 2020 Sailing Poland

Ściśle strzeżonymi tajemnicami finansowania kampanii *I love Poland* zainteresowała się wreszcie Najwyższa Izba Kontroli. Miejmy nadzieję, że NIK nadużyć nie wykryje, ale unieszkodliwi niewypał. Odnośnie do całej reszty, pozostanie jedynie głową z niedowierzaniem pokiwać, że doszło do skandalu takiego rozmiaru.

W ostrym kontraście *Sailing Poland* jest pod każdym względem antonimem tamtego nonsensu. Tak trzymać. Ta kampania ma ręce i nogi. Do tej pory wszystko na to wskazuje, że na starcie następnej edycji regat dookoła świata nie zabraknie polskiej ekipy.

Czas przewrócić kartę dekady stagnacji i paru skandali polskiego żeglarstwa oceanicznego, w której na dobrą sprawę jedynie Szymon Kuczyński autentycznie zademonstrował, na co nas stać, chociaż realistycznie, na złotą dekadę, jak ta z lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku, którą rozpoczął Leonid Teliga, a zakończył Henryk Jaskuła nikt nie powinien liczyć. Na razie, przy rekordowo wysokiej obsadzie na starcie *Vendee Globe* znowu zabraknie Polaka.

28 listopada, 2019 *I love Poland*



Puma, Volvo 70, czyli dzisiejsze I love Poland za czasów dawno minionej świetności

Rafał Moszczyński rozmyślił się. Ponownie nie wystartuje, ale podobnie jak Roman Paszke, nie ma potrzeby się rozliczać. *Wojownik* był finansowany z prywatnego portfela. *I love Poland* to zupełnie inna para kaloszy.

Ponad pół roku po złamaniu masztu jacht jest nadal w remoncie. Ta strata czasu nie jest istotna, bo od samego początku nie było najmniejszych szans na to, że „za dwa lata”, w tej chwili to już jedynie za niecałe pół roku, ... „będziemy się ścigać ze światową czołówką, jak równy z równym”, o czym zapewniała Polska Fundacja Narodowa uzasadniając wyrzucanie społecznych pieniędzy.

Plany powinny być ambitne, ale muszą być realistyczne.

Polak nie wystartuje nawet w tegorocznym *Vendee Globe*, a regaty załogowe to nieporównywalnie bardziej wymagające wyzwanie, pomijając znacznie wyższe koszty, a koszty tego pomysłu, bo projektem tego nazwać nie można, nie są znane. Podobno za to *Volvo 70*, czyli za przechodzonego weterana poprzedniej generacji zapłacono 900 tysięcy Euro, chociaż było już powszechnie wiadomo, że na remont generalny dwa razy młodszego *Volva 65* po jednych regatach dookoła świata, potrzeba okragłe 1,000,000 Euro. Remont jachtu *I love Poland*, będzie kosztował znacznie mniej. Natomiast cała kampania *I love Poland* będzie kosztować znacznie więcej niż planowano, ale ile planowano, jeżeli cokolwiek planowano, nadal pozostaje tajemnicą, jakby to były prywatne pieniądze zarządu Polskiej Fundacji Narodowej.

28 listopada 2019 *Wojownik*



Zdjęcie za zgodą Żeglarski.info

Niestety, następna próba Romana Paszki zakończyła się jeszcze większym fiaskiem i to nie z powodu kolejnej, pechowej oczywiście, awarii *Gemini*. Zapoczątkowało to długą serię niepowodzeń polskich kapitanów, którą tylko na krótko przerwały udane rejsy Szymona Kuczyńskiego i Joanny Pajkowskiej. Natomiast próba Rafała Moszczyńskiego i okrażenia świata non stop szlakiem Henryka Jaskuły w zupełnie nierealistycznym czasie około 150 dni, zakończyła się dziesiątego dnia w szkockim Stornway. Ciekawy objazd.

Jest to już chyba dwunaste niepowodzenie w jednym dziesięcioleciu (trzy razy Paszke, dwa razy Gutkowski, dwa razy Cichocki. Czarciński też można powiedzieć miał dwa podejścia oraz Węgrzyn i Chwołka). Tym razem oficjalnym powodem przerwania rejsu była awaria autopilota, ale ze strzępów informacji znowu zaczyna się wyłaniać problem znacznie większych rozmiarów. Nazywając rzeczy po imieniu, *Wojownik VIII* wyruszył na wokółziemski szlak na wariackich papierach. Pomijając sprawę pojedynczego systemu automatycznego sterowania, okazuje się bowiem, że w pośpiechu nawet ożaglowanie nie było należycie przetestowane, tak jakby minimum kwalifikacyjne w regatach oceanicznych było rzeczą zbędną i istniało jedynie po to, aby żeglarzom życie utrudniać.

Mądry Polak po szkodzi. Gruntowne testowanie łodzi nowej konstrukcji rozpocznie się dopiero po powrocie do kraju w przyszłym roku. Za rok, jeżeli nie zabraknie mu wytrwałości, *Wojownik VIII* będzie przygotowany należycie. Pomimo to, jeżeli ponownie wystartuje, nadal

bedę wątpił, czy pokonanie tej trasy łodzią podobnej długości w czasie poniżej 200 dni jest możliwe; nie ze względu na ryczące czterdziestki, wyjące pięćdziesiątki i legendarny Horn, ale ze względu na konieczność pokonania w warunkach jesienno-zimowych odcinka Gdynia – Atlantyk, a w drodze powrotnej w warunkach zimowo-wiosennych odcinka Atlantyk – Gdynia. Wielu chyba zapomina, że tym okresie, pogoda tutaj bacznie strzeże 344 dni Henryka Jaskuły. Gdynia – Gdynia, a Plymouth – Plymouth, nie mówiąc już o Las Palmas – Las Palmas, to nieporównywalne skale trudności. Słowa uznania, że rejsu nie kontynuował, ale go przerwał z zamiarem pełnej powtórki.

Jednego jestem absolutnie pewien. Aby straty z tych morskich odcinków Europy nadrobić super szybkimi chwilowymi maksymalnymi prędkościami w czasie ślizgów na pozostałych 28000 mil morskich wszystkich oceanów świata, jeden pojedynczy autopilot nikomu nie wystarczy.

4 stycznia 2012 Gemini

Nie uważam się za pesymistę. Jestem realistą, który potrafi fakty oceniać na zimno bez emocji:

1. Tak jak w każdym wyczynowym sporcie przy biciu rekordów większe jest prawdopodobieństwo na niepowodzenie niż na sukces, a awarie są częścią składową każdego bicia rekordów.
2. Można opłynąć świat za pierwszą próbą. Na pobicie rekordu zazwyczaj trzeba kilka prób. Potrzeba wytrwałości. Paszke po jednym niepowodzeniu zabiera się do bicia innego rekordu w innej kategorii.
3. Ze Wschodu na Zachód to fizycznie najbardziej wymagająca/mordercza trasa. Paszke ma 60 lat. Cudów nie ma.
4. Bez uprzedniego doświadczenia można opłynąć byle tylko opłynąć. Są wyjątki, ale rekordy biją na ogół żeglarze/ sportowcy specjaliści (Alberto Tomba nie wygrał ani jednego biegu zjazdowego itd.). Na starcie jako wyczynowy solista Paszke miał bardzo ograniczone doświadczenie, żeby nie powiedzieć, że praktycznie to nie miał żadnego i nie jest gwiazdą takiego kalibru, za jaką uznaje się go w Polsce.
5. Jak do tej pory to na tej trasie katamaranem dla rekordu jeszcze nikt nie próbował, bo pod wiatr katy tracą swoją przewagę nad jednokadłubowcami... Oczywiście jako zawodowiec Paszke wiedział co robi. Musiał mieć jakiś chytry plan, który słusznie trzyma w tajemnicy??? Być może, że to jego szansa, na którą liczy, bo inni o tym nie wiedzą.

Innymi słowy ja widziałem sporo przeciwności. Poza zdolnościami organizatorskimi nie dostrzegałem niczego co wróżyłoby sukces. Za rok, jeżeli się zdecyduje na powtórny atak szanse będą odrobine większe, nie znaczy, że będą duże.