

PEJZAZIE PRZELOTNE

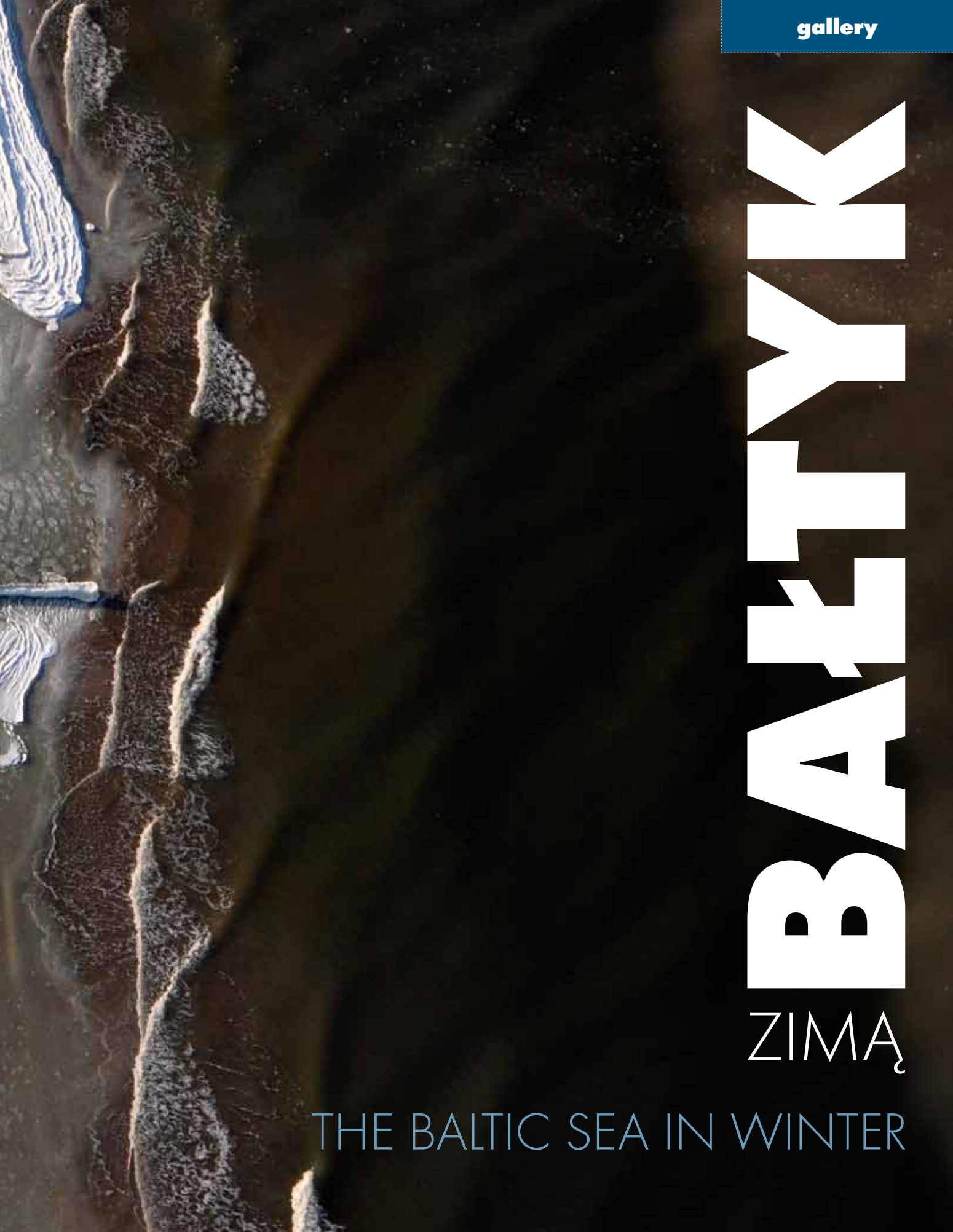


gallery

BALTYK

ZIMA

THE BALTIC SEA IN WINTER



– Co Ty robisz? – pyta zdziwiony pilot, widząc, że zakładam czapkę.

– Jak to co?

– Chyba nie chcesz otwierać okna?

– To jak mam robić zdjęcia?

– Chcesz nas pozabijać? – pyta zdumiony.

Rzeczywiście. Na zewnątrz jest – 18°C, lecimy 160km/h, dodatkowo strugi od śmigła... Kiedy tylko klamka zostanie zwolniona, cienkie, plastikowe drzwi natychmiast wyrwą się z zawiasów, a my w przeciągu kilku minut zamienimy się w dwa sople. Miejsca do lądowania nie ma. Powiało grozą. Człowiek przyzwyczajony do latania bez skorupy miewa czasami dziwne odruchy...

Zimą normalni ludzie jadą na narty, a my odwrotnie, lecimy nad morze. To ekologiczna inspekcja polskiego wybrzeża. Mróz i śnieg sparaliżowały wszystkie małe lotniska, a nasz start był możliwy tylko dzięki uprzejmości, zwerbowanego z ulicy, operatora pług śnieżnego, który odkopał dla nas wąski pasek lotniska. Silnik zagrał dopiero po odpaleniu pod nim ogniska. Start, cisza w eterze, oprócz nas dzisiaj lata tylko straż graniczna, po drodze podziwiamy czarno-białe pejzaże Pomorza. Po godzinie wlatujemy nad tafle lodu na Zalewie Wiślanym, by po chwili uj-

‘What are you doing?’ asked the pilot a little surprised as he watched me putting on a hat.

‘What do you mean?’

‘You’re not thinking of opening the window?’

‘So how am I supposed to take photos?’

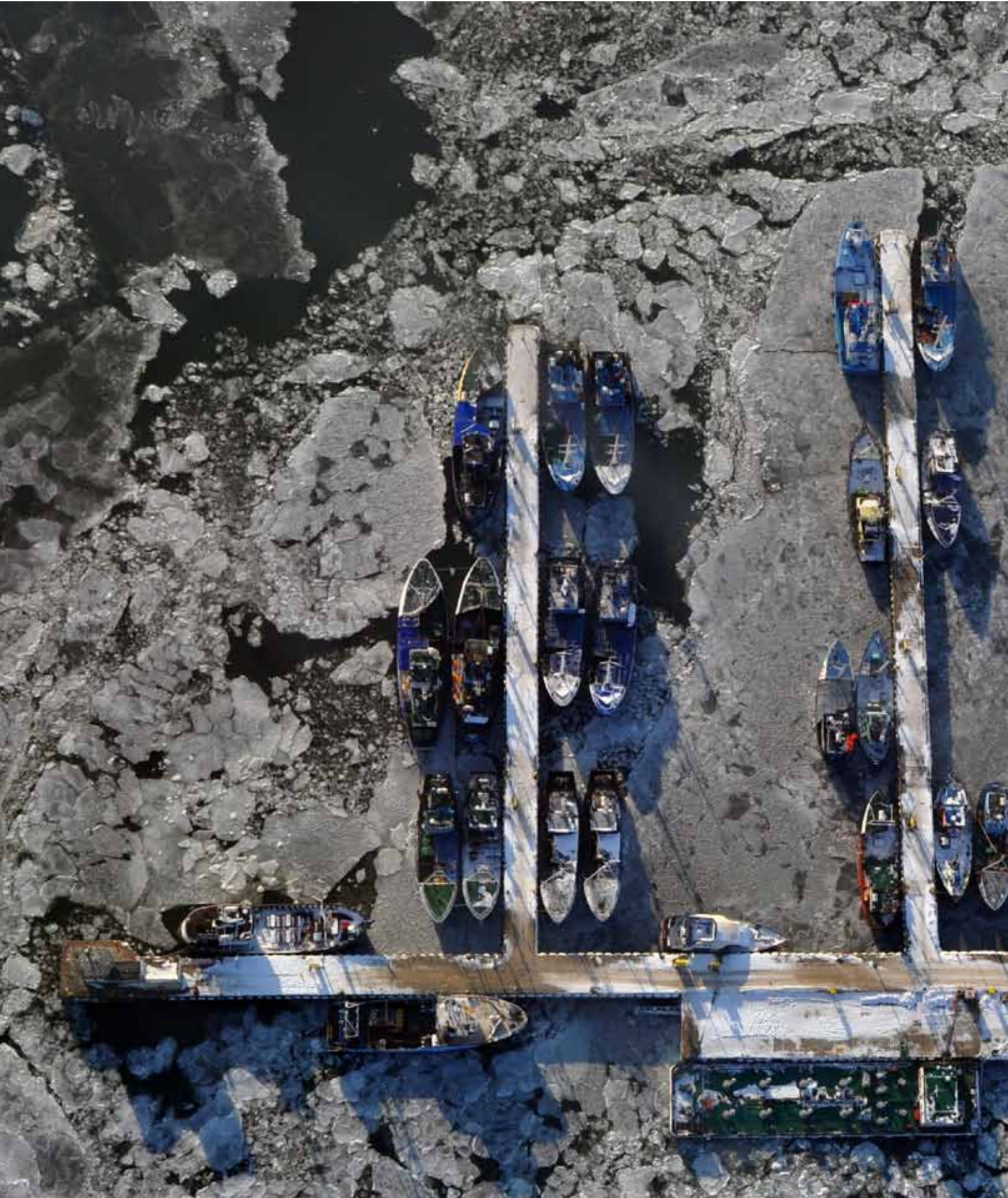
‘Do you want to kill us?’ he asked in shock.

Right. It’s -18°C outside and we’re going 160km/h. In addition, if you press the handle, the thin plastic door is immediately ripped from the hinges and the passengers change into icicles within minutes. There is no place you could safely land. Someone used to flying without a protective shell such as a fuselage may have some crazy ideas...

In winter all normal people go skiing, whereas we go to the sea to conduct an ecological inspection of the Polish coast. Snow and frost paralyzed small airports in the country but we were able to take off thanks to the courtesy of a hired plow driver, who managed to remove snow from a narrow area of the airstrip. We were able to start the engine of our plane after making a small fire right beneath it. The take-off time, silence around; besides us, there are people from the Border Control flying in the area. We admire the black and white landscape of the Pomerania Province. Af-









rzec niebieską linię wody, ginącą gdzieś pod niską podstawą chmur.

Pod nami uśpione przystanie rybackie, a w morzu sieci. Ryb zaczyna brakować, a bez nich nie ma rybaków. Ginie stary zawód, etnograficzny koloryt - walor? polskiego wybrzeża.

Co roku w sieciach na Bałtyku ginie ok. 800 młodych fok i kilka morświnów. Zważywszy na niewielką liczebność tych walen, jest to za dużo, aby przetrwały. W północnym Atlantyku występuje 14 różnych populacji morświnów. W Cieśninach Duńskich żyje ok. 40 tys. osobników. Niestety morświny bałtyckie są separowaną populacją, nie krzyżują się z innymi, stąd problem zachowania ciągłości tego gatunku.

Lecimy nisko, ok. 50–100 m nad plażą. Zbliżamy się do ujścia Wisły, wyrzucającej do Zatoki Gdańskiej miliony kawałków kry. Spośród 250 rzek wlewających do Bałtyku słodką wodę, królowa naszych rzek jest drugą co do wielkości. Nawa wlewa jej dwa razy więcej. Ponieważ Bałtyk jest połączony z Morzem Północnym płytkimi, bo ok. 20-metrowej głębokości Cieśninami Duńskimi, całkowita wymiana wód w tym akwenie trwa ok. 25-30 lat. Czynniki te powodują, że Bałtyk jest morzem słonawym, co skutkuje róż-

ter an hour-long flight we reach the Vistula Lagoon and begin to see the blue line of the Baltic Sea hiding below the clouds.

There are sleeping harbors and fishermen's nets down below. There is a shortage of fish, without which the fishermen will lose their job. And the very job, so characteristic in this area of the country, is on the verge of extinction.

In fishing nets there die almost 800 seals and several dozens of harbor porpoises every year. Considering their small number, there is a pretty good chance that they may not survive as a species. In the Northern Atlantic there are 14 different populations of the porpoise. In the Danish Straits there are about 40,000 living specimen left. Unfortunately, the Baltic Sea porpoise does not crossbreed, thus the species may find it problematic to survive.

We fly about 50-100 m above the beach, slowly approaching the mouth of the Vistula River, which spouts millions of little pieces of ice into the Gdańsk Bay. From among 250 rivers that infuse fresh water into the Baltic Sea, the Vistula is the second largest, second to The Neva River, which supplies twice as big volume. Since the Baltic Sea is connected to the North Sea with the 20m-deep Danish Straits, the com-

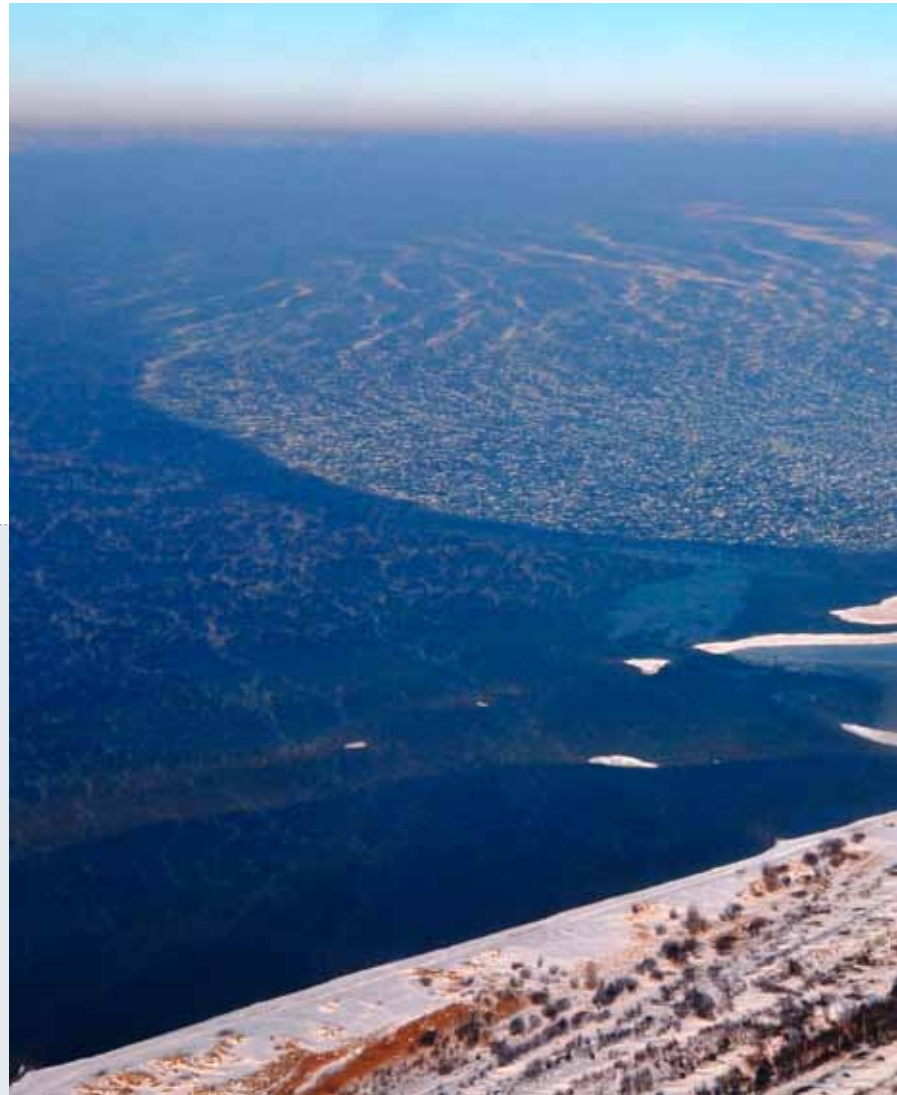
norodnością fauny i flory, żyją tu zarówno gatunki morskie, jak i słodkowodne, ma to także wpływ na stężenie zanieczyszczeń.

Pod nami lata orzeł bielik. To miejsce jest także ptasim rezerwatem przyrody. Rozglądamy się w poszukiwaniu fok, które upodobały sobie Mewią Łachę, a właśnie rozpoczynają swój okres rozrodczy. W Bałtyku żyją trzy gatunki fok: szara (ok. 22,5 tys. osobników), obrączkowana (ok. 6 tys.) i najmniej liczna – foka pospolita (ok. 600). Jeszcze na początku XX wieku liczebność fok szarych była szacowana na ok. 90–100 tys. sztuk, lecz (wraz z rozwojem skuteczniejszych narzędzi do polowań) populacja tego gatunku została zdziesiątkowana. W latach 80-tych pozostało zaledwie 4,5 tys. osobników fok szarych. Obecnie ich populacja rośnie. Dzięki staraniom pracowników Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w Helu i działalności organizacji proekologicznych, na czele z WWF Polska, wspieranych przez setki wolontariuszy, prowadzone są systematyczne obserwacje występowania tych zwierząt na polskim wybrzeżu. Na razie pojawiają się one sporadycznie.

O bałtyckiej faunie i florze Polak wie ciągle zbyt mało. Zdarza się, że na rynku, za niewielką sumę, można kupić chronione gatunki ryb lub

osobniki poniżej ich wymiaru ochronnego. Wynika to bardziej z niewiedzy kupujących niż dostarczycieli.

Monochromatyczne miasta. Ogromne tafle lodu, na całkowicie skutej Zatoce Puckiej, kruszą się nad ustępującą wodą, nachodząc na siebie jak płyty tektoniczne. Uśpione porty i ośrodki wypoczynkowe, barokowe girlandy lodu, okalające falochrony. To wszystko sprawia wrażenie spowolnienia i spokoju. Pozornie. Mróz sprawia, że



plete exchange of water in this area takes about 25 to 30 years. These factors make the Baltic Sea a mixture of salt and fresh water body, which is a habitat of a variety of species. This may also affect the concentration of pollution in the area.

We see a white-tailed eagle flying beneath us. This place is also a bird conservation area. We look around in search of seals, which found home in Mewia Łacha. They just begin their breeding season. In the Baltic Sea there live three different species of the seal: the grey seal (25,500), ringed seal (6,000), and harbor seal (600). At the beginning of the 20th century the population of the grey seal was estimated at about 90,000 to 100,000, but the development of some modern hunting techniques decimated the population drastically. In the 80's there were only 4,500 species left. Their population is currently growing. The efforts of the Sea Research Station of the Oceanography Institute (University of Gdańsk) as well as thanks to the activities of some environmental protection organizations such as WWF Polska supported by thousands of volunteers there is a systematic research regarding the presence of these animals in the Polish coastal area.

An average Pole knows little about Polish fauna and flora. It happens that one can buy

endangered species of fish for a small amount of money at a local market. This is mostly the result of the ignorance of the buyer rather than seller.

Monochromatic towns. Huge pieces of ice on the frozen Puck Bay crack like overlapping tectonic plates. Sleeping ports, tourist resorts, and Baroque garlands of ice enshrouding the piers.

szybko kończy nam się paliwo. Lądujemy awaryjnie na lotnisku wojskowym na Oksywiu, jedynym możliwym do tego miejscu w okolicy. Najpierw procedury, pytania: co, jak, dlaczego, później żołnierze pomagają nam zorganizować kanister paliwa. Obok nas z cysterny tankuje śmigłowiec Sokół. Zabiera 1,3 tony paliwa.

Lecimy dalej nisko. Lekka kabina z włókna węglowego – kilka warstw spodni i bluz polarowych zapewnią nam warunki do przeżycia. Turbulen-

cje cały czas rzucają samolotem jak zabawką. W takich sytuacjach przypomina się jądłospis z ostatniego tygodnia. Normalne uczucie. Jestem spokojny, w końcu lecę z mistrzem – Krzysiem Jurkiewiczem. Zajęty obserwacją i fotografowaniem, proszę pilota o nawrót.

– Zwariowałeś? Ja tu walczę o życie, a Ty o zdjęciach myślisz?!!

Patrzę na wskaźniki, upss! Nasza prędkość względem ziemi spadła o połowę. Robi się na-



The view gives you an impression of serenity and slowness. Frost makes our plane lose more fuel than usual. Having run out of it, we make an emergency landing at a military airport in Oksywie. Plenty of procedures to be followed, many questions, and finally the soldiers help us with fuel supply. There is a helicopter refueling next to us, filling it tanks with almost 1.3 tons of fuel.

We fly at a low altitude. We sit in a light cockpit made of fiberglass, wearing a few pairs of pants and sweatshirts that allow us to survive the temperature. Frequent turbulences throw the plane like a toy left, right, and center. The situations like this often make me remember my dieting habits of the last week. A normal feeling. I'm calm, because after all I fly with Krzysztof Ju-



Dariusz Bógdał

Freelancer, paralotniarz, podniebny włóczęga, wykonał ponad 50 000 zdjęć w 300 miejscach naszego kraju, pokonując dystans, który pozwoliłby mu 5-krotnie okrążyć kulę ziemską. Jedyne Polak finalistą prestiżowego, jednego z największych na świecie festiwali fotografii i sztuk wizualnych PhotoEspaña w Madrycie, w kategorii Odkrycia 2006. Jego prace znajdują się w archiwum Muzeum Narodowego w Gdańsku.

Freelancer, paraglider pilot, and airborne vagabond. He's taken more than 50,000 pictures in 300 places in Poland, covering the distance equal to five equators. He is the only Pole awarded in the category of 2006 Discoveries at PhotoEspaña in Madrid, one of the world's largest festivals of photography and visual arts. His works are exhibited at Gdańsk national Museum.

www.fotoznieba.pl



prawdę niebezpiecznie. Nagle potężny wstrząs rzuca samolotem, uderzam głową w sufit, na szczęście – tuż obok dwóch wystających śrub.

Na zewnątrz cudowne widoki wydm Słowińskiego Parku Narodowego, a w środku rodeo.

Battyk – mimo że niewielki – jest morzem burzliwym, zdarzają się tutaj fale 14-metrowe, które zatopiły tysiące statków, a w ostatnich latach trzy ogromne promy, w tym polski Jan Heweliusz. Woda i wiatr są odwiecznie ze sobą powiązane. Trzeba jednak przyznać, że w tak trudnych warunkach nasz mały samolot sprawuje się dzielnie. Mimo tego, nie mogę się już doczekać lepszej pogody, kiedy będę mógł przesiąść się na parolotnię.

Po dwóch godzinach lotu powietrze uspokaja się i możemy lecieć spokojnie niżej i niżej – momentami 1 m nad wodą. Widać wraki, opuszczone stanowiska artyleryjskie (pamiątka po licznej armii –naszej i radzieckiej). Lotnisko w Bagiczu jest usytuowane na samym brzegu morza, to chyba najpiękniej położone lotnisko w Polsce. Dzisiaj stoi puste, nie wiadomo, jak potoczą się jego dalsze losy. Widzimy ruiny kościoła w Trzęsaczu, zatopiony kuter w Dziwnówku, urwiste zbocza Kawczej Góry, molo w Międzyzdrojach

i ogromną inwestycję w budowie Gazoportu w Świnoujściu.

Kierujemy się do Szczecina nad rozległymi bagnami rozciągającymi się na wschód od Zalewu Szczecińskiego, gdyby nam teraz zgaśł silnik, umarlibyśmy z głodu zanim by nas tu znalaziono.

Zbliżamy się do Szczecina. Lotnisko zasypane, paliwo się kończy. Krótka decyzja, siadamy na jeziorze. Pod nami las żagli bojerowych.

Na szczęście wszyscy szybko zorientowali się, jakie były nasze zamiary i w bardzo zorganizowany sposób ustąpili nam miejsca do lądowania. Koledzy lotnicy ze Szczecina już czekali z paliwem. Tankowanie, krótka wymiana najświeższych dowcipów i z powrotem do samolotu. Silnik uruchomiony, zapinamy pasy, nagle trzask! Otwierają się moje drzwi. Fałd moich grubych spodni zaczepił o klamkę... Zimne spojrzenie pilota mówiło wszystko. Gdyby to się stało w powietrzu, byłoby po nas. Po raz kolejny potwierdza się stara prawda, że w lotnictwie diabeł tkwi w szczegółach. Takie sytuacje analizuje się szybko i dobrze zapamiętuje, aby nigdy więcej się nie zdarzyły. Uśmiech na twarzy, strażacka komenda *ogień opór!* Lecimy do domu.

Dariusz Bógdał

rkwiewicz, the champ. Being busy with taking photographs and watching the area, I ask the pilot to circle the area once more time.

'Are you nuts? I'm fighting for our lives here and you're thinking about taking pictures?'

I look at the gauges. Oops! We lost almost half of our speed. It's getting extremely dangerous. A sudden jolt shakes the plane. My head hits the ceiling between two protruding bolts.

There stretches a wonderful view of the Słowiński National Park below in the middle of our rodeo ride. Despite its small size, the Baltic Sea is often angry. Waves can reach 14 meters in height. They have sunk thousands of ships; three huge ferry in recent year, including "Jan Heweliusz". Water and wind are always together. I must admit that in this difficult weather conditions our plane fights a good fight. I can't wait for a better weather, so that I can go on my paraglider.

After the two-hour flight the air becomes calmer. We can fly extremely low, sometimes as low as one meter above the sea surface. Wrecks, abandoned artillery positions – those are the relics of the past. The airport at Bagicz, the very edge of the sea, is probably the most beautifully located airport in Poland. Today, it stands empty. Nobody knows its future. The ruins of

the church in Trzęsacz, sunk fishing boat in Dziwnówek, steep slopes of Mount Kawcza, pier in Międzyzdroje, and the Gazoport project in making in Świnoujście.

We go to Szczecin over the marshes that stretch from the west off the Szczecin Lagoon. If the engine went dead at this time, we would probably die before any search party would be able to find us.

We approach the city of Szczecin. The airport is buried in snow; we're running out of fuel. A quick decision. We land on a lake. There is a forest of iceboat sails beneath us. Fortunately, everyone realizes what we want to do and they quickly make a space for us. Our friends from Szczecin are waiting with fuel for us. We refuel, joke for a while, and are back on the plane. The engine is running; we buckle up when we hear a sudden noise. My door opens. My warm pants got caught on the door handle... A cold look from the pilot says it all. If something like that happened when we were airborne, we would be dead. As they say the devil is in details, and this is true especially in aviation. Situations such as this one are analyzed and made sure not to repeat ever again. Smiles appear on our faces. We fly home again...



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko
Projekt: Wsparcie restytucji i ochrony ssaków bałtyckich w Polsce



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Dla rozwoju infrastruktury i środowiska

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Lotnicze podróże Dariusza Bógdała wspierają:
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, OrlenGaz, Dudek Paragliders,
Stacja Morska w Helu

