WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych GRUDZIEŃ 2013
STYCZEŃ 2014

30 PYTAŃ O CHORWACJĘ

Poradnik dla żeglarzy

DROGA WODNA E70
700 km po rzekach i kanałach

ŚLADAMI SHACKLETONA
„Polonus" rusza na południe

SELMA EXPEDITIONS
Polacy na Wyspie Słoniowej

D O B R E

JACHTY

Najlepsze jachty żaglowe i motorowe. JEANNEAU. LAGOON. PRESTIGE.

SUN ODYSSEY 349

3 KABINY, 2 KOŁA STEROWE.
IDEALNY JACHT DLA CIEBIE.

JUŻ OD 77 400 EURO*
*CENA NETTO

SPRZEDAŻ JACHTÓW • AUTORSKI MODEL BIZNESOWY
KOMPLEKSOWA OBSŁUGA KLIENTA • JACHT POD KLUCZ
FINANSOWANIE • REJESTRACJA • CZARTERY

JEANNEAU

LAGOON
catamarans since 1984

PRESTIGE
LUXURY MOTOR YACHTS

Dobre Jachty Sp. z o.o.

Plac Kaszubski 17 lok. 202, 81-350 Gdynia, ☎ 58 350 87 27, 662 148 277, biuro@dobrejachty.pl, www.dobrejachty.pl

Złoty Dzwon PZŻ dla „Wiatru”

To była dla nas największa niespodzianka tegorocznych targów Boatshow. Z rąk prezesa Wiesława Kaczmarka odebrałem Złoty Dzwon, nagrodę, którą jury Polskiego Związku Żeglarskiego od 15 lat przyznaje podczas łódzkiej wystawy. W tym roku jury obradowało w składzie: Jerzy Iwaszkiewicz (przewodniczący), Jerzy Jaszczuk i Stefan Heinrich. Dziękujemy! Obiecujemy strzec dzwonu jak oka w głowie. Przed laty w „Gazecie Wyborczej” mój pierwszy szef (Andrzej Skowrz, dziś wydawca branżowego miesięcznika „Press”) zadał mi pytanie, na które natychmiast sam odpowiedział: „Czy wiesz, jakie są trzy najważniejsze rzeczy, o których trzeba pamiętać, redagując gazetę? Po pierwsze, musisz myśleć o czytelniku. Po drugie – o czytelniku. I po trzecie – o czytelniku”. Gdy odbierałem Złoty Dzwon, zadzwoniła mi w głowie myśl: niech mnie kule biją, gdybym kiedyś zapomniał o tej maksymie...

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: DUBROWNIK, FOT. SHUTTERSTOCK.COM

Cover story tego wydania to poradnik dla żeglarzy planujących czartery, rejsy i kursy w Chorwacji. Do tego żeglarskiego raju Polacy wyruszają od lat. Ale ponieważ debiutujących na Adriatyku wciąż przybywa, a na dodatek zmieniają się przepisy (od lipca Chorwacja jest członkiem Unii Europejskiej), odpowiadamy na najczęściej zadawane pytania dotyczące żeglowania po chorwackich wodach. Jeśli wpadną wam do głowy kolejne – będziemy wracać do tematu na stronie internetowej i na łamach „Wiatru”. Piszcie do nas na adres: redakcja@magazynwiatr.pl.

Przygotowując poradnik, rozmawialiśmy z szefami kilku polskich firm czarterowych. Korzystaliśmy też z prezentacji przygotowanej przez chorwackiego przedstawiciela firmy ubezpieczeniowej Yacht-Pool. Szczególne podziękowania składamy na ręce Marka Stryjeckiego, polskiego żeglarza, który od lat prowadzi nad Adriatykiem firmę czarterową Odisej Yachting. O chorwackich przepisach, podatkach i czarterach Marek wie chyba wszystko, biegle włada językiem chorwackim i na bieżąco wyjaśnia u chorwackich władz wszelkie wątpliwości. Poświęcił nam sporo czasu i cierpliwie objaśniał zmiany, jakie wprowadzono po wejściu Chorwacji do Unii Europejskiej. Odisej Yachting ma bazę w Šibeniku na środkowym wybrzeżu (marina Mandalina). Oferuje do czarteru między innymi polskie jachty ze stoczni Delphia Yachts, jest także chorwackim przedstawicielem oleckiej firmy.

Drodzy czytelnicy! Życzymy wam pięknych świąt Bożego Narodzenia i szczęśliwego 2014 roku. W ten zimowy i świąteczny czas planujcie rejsy, kursy, zgrupowania, wyjazdy na regaty i zakupy prezentów, które pomogą spełnić marzenia. Bo przecież szkoda życia, by stać na brzegu... Magazyn, który oddajemy w wasze ręce, jest wydaniem świątecznym datowanym na grudzień i styczeń. Kolejny numer „Wiatru” ukaże się pod koniec stycznia 2014 roku. W lutym spotkamy się z wami w Krakowie na festiwalu Shanties. W marcu – w Gdyni na Kolosach. A w kwietniu – na targach Wiatr i Woda w Warszawie. Do zobaczenia.

Krzysztof Olejnik,
redaktor naczelny

11 127 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru”. Na tabletach szukajcie aplikacji w Apple Store i Google Play, a na komputerach i smartfonach – plików PDF.
www.magazynwiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy za okres IX 2013 – XI 2013).

NOWOŚĆ: Kontrola autopilota poprzez nowe wskaźniki wielofunkcyjne (MFD)

p70R jednostka kontrolna z pierścieniem obrotowym
p70 jednostka kontrolna z przyciskami

Automagic™

Nowe autopiloty Evolution EV-1 oraz EV-2 zapewniają najwyższy poziom kontroli sterowania. Evolution rozpoznaje warunki na morzu i następnie błyskawicznie wydaje komendy do steru, optymalizując trasę. Doskonałe trzymanie kursu niezależnie od prędkości łodzi czy stanu morza.

- EV-1 – mechaniczne i hydrauliczne systemy sterowania
- EV-2 dla systemów sterowania Drive-by-Wire
- Ulepszona sprawność
- Łatwa instalacja
- Automatyczna kalibracja – bez konieczności wykonywania prób morskich

New Evolution autopilots

Eljacht

Raymarine®
INNOVATION • QUALITY • TRUST

Gdańsk 80-642, ul. Łowicka 13
tel. 58 320 70 24, www.eljacht.pl

Lista dystrybutorów i partnerów handlowych dostępna jest na stronie: www.eljacht.pl

Przedstawiamy żeglarzy nominowanych do nagrody Żeglarz Roku 2013 Magazynu „Wiatr". Laureata wybiorą czytelnicy w internetowym głosowaniu. Początek głosowania: 14 grudnia.

To pierwsza edycja naszego konkursu. Nagrodę Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr" ustanawiamy, by uhonorować żeglarza, którego dokonania wzbudziły największy podziw i uznanie czytelników. Laureat otrzyma atrakcyjną wartościową nagrodę oraz pamiątkowy dyplom (regulamin konkursu dostępny będzie na stronie internetowej „Wiatru"). Zachęcamy do oddawania głosów na portalu www.magazynwiatr.pl. Głosy będziemy skrupulatnie liczyć ponad miesiąc – od 14 grudnia 2013 roku do 14 stycznia 2014 roku.

ZBIGNIEW GUTKOWSKI
Za walkę na Atlantyku o rekordy i za udział w regatach Transat Jacques Vabre

W styczniu 2013 roku Zbigniew Gutkowski wraz z załogą zakończył rejs przez Atlantyk na jachcie „Energa". Ustanowił pierwszy zarejestrowany przez Światową Radę Rekordów Żeglarskich (WSSRC) czas odniesienia na trasie Las Palmas – Gwadelupa (dla jachtu o długości do 60 stóp). W lipcu, na północnym Atlantyku, „Gutek" przepłynął samotnie z Nowego Jorku na przylądek Lizard. Pobił rekord Brytyjczyka Alexa Thomsona o godzinę i 18 minut. Niestety Francuz Marc Guillemot, który na jachcie „Safran" wyruszył na ten sam szlak równocześnie z Polakiem, był aż o ponad 15 godzin szybszy od Thomsona i on został nowym rekordzistą. Można mówić jedynie o pechu Gutkowskiego, bo jego próba była bardzo udana.

W listopadzie Zbigniew Gutkowski i Maciej Marczewski ukończyli na siódmym miejscu trudny atlantycki wyścig Transat Jacques Vabre. Przez 20 dni, 10 godzin, 47 minut i 17 sekund Polacy przepłynęli 6003 mile ze średnią prędkością 12,23 węzła.

KAROL JABŁOŃSKI
Za obronę tytułu mistrza Europy w bojerowej klasie DN

Karol Jabłoński mimo choroby zdołał obronić tytuł Mistrza Europy (zdobył piąty złoty medal na zawodach tej rangi, a w dorobku ma już siedem złotych i cztery srebrne medale mistrzostw świata). Wyścigi rozegrano w Polsce – w Giżycku i Siemianówce. Regaty przeprowadzone w trudnych warunkach pogodowych zakończyły się ogromnym sukcesem naszych bojerowców – aż sześciu Polaków zdobyło miejsca w pierwszej dziesiątce. Wicemistrzem Europy został Tomasz Zakrzewski.

SZYMON KUCZYŃSKI
Za projekt Zew Oceanu

Szymon Kuczyński wspólnie z Dobrochną Nowak zbudował pięciometrową drewnianą łódź typu Setka. Był to jego szkutniczy debiut. Na jachcie nazwanym „Lilla My" przepłynął ocean w wyścigu samot-

FOT. ROBERT HAJDUK (3), MAREK WILCZEK, PIOTR MORZUCH, ZEW OCEANU, SELMA EXPEDITIONS, ARCHIWUM TOMASZA ZAKRZEWSKIEGO, ARCTIC2013.PL.

Głosujemy na żeglarza roku

ników „Setką przez Atlantyk”. Dwuetapowy rejs na trasie Sagres – Teneryfa – Martynika ukończył po niecałych 32 dobach. – Chcieliśmy udowodnić, że żeglarstwo morskie może być tanie i dostępne dla wszystkich, a rejs przez ocean można odbyć bezpiecznie niezależnie od wielkości jachtu – powiedział Szymon. Kiedy na Karaibach dołączyła do niego Dobrochna, załoga rozpoczęła włóczęgę po wyspach. Następnie razem pożeglowali przez ocean z powrotem do Europy. Szymon ukończył też regaty samotnych żeglarzy o puchar „Poloneza” rozegrane w tym roku w bardzo silnym wietrze. Wykazał się nie tylko umiejętnościami żeglarskimi, ale także odwagą i niezwykłą skromnością.

PIOTR KUŹNIAR
Za wyprawę na Wyspę Słoniową i zimowy rejs wokół Hornu

W sierpniu jacht „Selma Expeditions”, dowodzony przez kapitana Kuźniara, jako pierwsza polska jednostka opłynął przylądek Horn w zimowych warunkach. W listopadzie dotarł na Georgię Południową i Wyspę Słoniową. Polacy płynęli w skrajnie trudnych warunkach. Wyprawa trwała pięć tygodni. Prawie przez dwa tygodnie załoga żeglowała w wietrze o sile od 8 do 12 stopni w skali Beauforta. Aby pokonać 3400 mil po na najtrudniejszych akwenach południa, musieli odkuwać lód z pokładu, masztu i lin.

KRYSTIAN SZYPKA
Za udział w regatach OSTAR

Krystian Szypka ukończył Original Single Handed Transatlantic Race (OSTAR) z Plymouth do Newport. Jego jacht „Sunrise” klasy Farr 37 to jednostka zbudowana 29 lat temu, a więc regatową świetność dawno ma za sobą. Mimo to została dobrze przygotowana do zawodów, a na brzegu zorganizowano żeglarzowi skuteczną promocję. Na trasie Krystian walczył ambitnie, ale od początku żeglował nieco z tyłu, borykając się z trudami sztormowej żeglugi. Do mety dotarł na dziewiątym miejscu w klasyfikacji generalnej i na trzecim w klasie Jester (jachtów najmniejszych). W tej grupie rywalizowało pięć jednostek, a Polak stracił do zwycięzcy ponad pięć dni. Jedyną kobietą uczestniczącą w wyścigu była Joanna Pajkowska. Płynęła turystycznym katamaranem „Cabrio 2”. Zakończyła regaty na siódmym miejscu w klasyfikacji generalnej i na drugim wśród wielokadłubowców (były, niestety, tylko dwa, a różnica pomiędzy pierwszym a drugim wyniosła prawie 9 dni). ▷

Zapraszamy Wszystkich Państwa do nowego portu na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich, w Mikołajkach na Ptasiej Wyspie. Port jest częścią Hotelu Mikołajki*****. Marina dysponuje 56 miejscami, które zlokalizowane są w Cichej Zatoce wód Jeziora Mikołajskiego.
Nowoczesna marina zapewnia niemal każdej jednostce bezpieczne cumowanie do pływających kei, na których jachty znajdą punkty poboru wody, prądu oraz strefę internetu WiFi. Do dyspozycji żeglarzy posiadamy nowoczesny bosmanat z magazynem, parking oraz sanitariaty.
Obsługa portu zapewnia serwis w porcie i na szlaku. Port jest chroniony i monitorowany 24h.
Oferujemy również flotę nowych luksusowych jachtów żaglowych i motorowych które są do Państwa dyspozycji w ramach czarteru.
W Hotelu Mikołajki na gości czekają: 2 restauracje, kompleks SPA, basen, PUB oraz NightClub z kręgielnią - wszystko w standardzie pięciu gwiazdek.

Dołącz do nas już w pierwszym sezonie 2014/2015.
Tutaj odnajdziesz spokój i jakość,
której oczekujesz.

Infolinia: 509 29 31 39
biuro@marinamikolajki.com.pl

Pomorze Zachodnie
www.morzeprzygody.eu

Projekt „MARRIAGE – lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów oraz marketing turystyki wodnej w obrębie Południowego Bałtyku" realizowany jest w ramach dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007-2013.

PRZEMYSŁAW TARNACKI
Za pierwsze polskie zwycięstwo w Sopot Match Race

Przemysław Tarnacki wygrał 10. edycję Sopot Match Race, regat zaliczanych do Pucharu Świata. Jego załoga pokonała ekipę Karola Jabłońskiego (nigdy wcześniej dwóch Polaków nie spotkało się w finale zawodów meczowych tej rangi). Tarnacki, żeglujący z Łukaszem Wosińskim, Przemysławem Płóciennikiem i Marcinem Banaszkiem, pokonał Jabłońskiego 4:2. – Moja załoga w decydujących wyścigach żeglowała wyśmienicie, to były chyba nasze najlepsze starty w karierze. Wygraliśmy nasze regaty, przed naszą publicznością, pokonując naszego mistrza Karola Jabłońskiego – powiedział po zwycięstwie Przemysław Tarnacki.

RYSZARD WOJNOWSKI
Za pierwszy polski rejs przez Przejście Północno-Wschodnie

W czerwcu załoga Ryszarda Wojnowskiego wyruszyła jachtem „Lady Dana 44" w rejs wokół bieguna północnego. Postawili sobie dwa zadania: zdobyć Przejście Północno-Wschodnie i opłynąć biegun w ciągu jednego sezonu nawigacyjnego. Dotychczas tylko dwa jachty opłynęły biegun w trakcie jednego sezonu – rosyjski i norweski. Kilka polskich załóg pokonało Przejście Północno-Zachodnie, natomiast nie było jeszcze prób sforsowania przez polski jacht Przejścia Północno-Wschodniego. Załoga Ryszarda Wojnowskiego żeglowała wzdłuż brzegów Rosji na wschód aż do Cieśniny Beringa. Tam rejs został przerwany. Dalszą drogę uniemożliwił mróz, który zamknął drogę przez Przejście Północno-Zachodnie po lodowych wodach na północ od Kanady. Załoga natrafiła na najtrudniejsze warunki lodowe od 2006 roku, które uniemożliwiły pokonanie obu przejść w jednym sezonie. Jacht zatrzymał się w Vancouver w zachodniej Kanadzie. W przyszłym roku rejs będzie kontynuowany przez Przejście Północno-Zachodnie na Atlantyk i dalej do Europy.

MAKSYMILIAN WÓJCIK
Za pierwszy w historii rejs na desce windsurfingowej przez Bałtyk

Max Wójcik pierwszy przepłynął Bałtyk na desce z żaglem. Na pokonanie trasy z Karlskrony do Gdyni potrzebował 21 i pół godziny. Pokonał 370 kilometrów. W trakcie rejsu żywił się głównie żelkami i batonami energetycznymi, a pragnienie gasił za pomocą rurki połączonej ze zbiornikiem schowanym w plecaku, z którym się nie rozstawał. Organizatorzy rejsu dużą wagę przykładali do bezpieczeństwa, dlatego Max mógł liczyć na pomoc towarzyszącej mu ekipy. Żeglarza asekurowała łódź typu RIB (Parker 1000 Baltic) wyposażona w dwa silniki o mocy 300 KM. Jednostkę dostarczyła firma Parker Poland.

TOMASZ ZAKRZEWSKI
Za obronę tytułu mistrza świata w bojerowej klasie DN

Tomasz Zakrzewski obronił w Stanach Zjednoczonych złoto bojerowych mistrzostw świata (Robert Graczyk wywalczył srebrny medal). Zakrzewski wygrał trzy wyścigi. Zdobywając złoto dołączył do gwiazd polskiego żeglarstwa lodowego: Karola Jabłońskiego (7 złotych medali MŚ) i Michała Burczyńskiego (dwa tytuły).

reklama

Najstarsza kobieta, która opłynęła świat

Brytyjka Jeanne Socrates ma 70 lat. W lipcu zamknęła pętlę wokół globu w samotnym rejsie non stop. Tym samym stała się najstarszą kobietą, która dokonała tego wyczynu.

Jeanne Socrates opłynęła samotnie świat w trzeciej próbie.

Brytyjka żegluje jachtem typu Najad 380.

FOT. WAKEFIELDCOMMUNICATIONS.COM (2)

Jeanne była nauczycielką matematyki. Na początku lat 90. przeszła na wczesną emeryturę i wraz z mężem zaczęła żeglować. Sporo się nauczyła, aż w końcu sama stała się doświadczoną sterniczką.

W 1997 roku małżeństwo Socrates kupiło w Szwecji jacht typu Najad 361. Przepłynęli nim do Wielkiej Brytanii, skąd ruszyli na południe, przez Hiszpanię, Portugalię, Gibraltar, aż na Wyspy Kanaryjskie. W 1999 roku dotarli na Karaiby. Żeglowali tam trzy lata. W 2003 roku mąż Jeanne zmarł na raka. Mimo to Socrates postanowiła kontynuować oceaniczną włóczęgę. Tyle że teraz była zdana głównie na siebie. Uczyła się obsługiwać jacht, zgłębiała tajniki nawigacji, radziła też sobie z usterkami. Wspomina, że najtrudniejsze było właśnie rozwiązywanie technicznych problemów i zapoznanie się z systemami działającymi na pokładzie. Dzięki pomocy znajomych z czasem żeglowała coraz odważniej. Aż w końcu rozpoczęła żeglugę samotną. W pierwszy etapowy rejs dookoła świata wyruszyła w marcu 2007 roku. Rok później w czerwcu była bliska sukcesu, ale na 60 mil przed zamknięciem pętli ugrzęzła na mieliźnie. Jacht został tak poważnie uszkodzony, że Socrates była zmuszona znaleźć nową jednostkę – łódź typu Najad 380. Szybko ruszyła w dalszą drogę, ale tym razem chciała osiągnąć więcej; pojawił się pomysł żeglugi non stop.

Pierwszą próbę rozpoczęła na Wyspach Kanaryjskich w 2009 roku. Niestety, w okolicy RPA zaczęły się problemy z takielunkiem i Socrates musiała się zatrzymać w Cape Town. Postój wydłużył się do trzech miesięcy. Przy okazji wymieniono silnik. Pod koniec października 2010 roku Brytyjka ponownie ruszyła w rejs non stop. Także tym razem szczęście jej nie dopisało – 100 mil od Hornu wysoka fala przewróciła jacht i spowodowała poważne zniszczenia. Jeanne popłynęła do Ushuaia, by dokonać napraw. Później wyruszyła na wschód – przez Falklandy, Cape Town, Hobart, Tahiti, aż po Hawaje.

Trzecia próba rozpoczęła się w Kanadzie (port Victoria w Kolumbii Brytyjskiej) w październiku 2012 roku. Tym razem wyprawa przebiegała bez poważniejszych zakłóceń. Jacht „Nereida" żeglował na południe wzdłuż zachodniego wybrzeża USA. Pacyfik przywitał Jeanne silnym wiatrem z południowego wschodu. Po 78 dniach pokonała Horn. Bez przeszkód mijała kolejne przylądki. Ostatnie dni rejsu dłużyły się ze względu na słabe wiatry przeplatane kompletną ciszą. Po 260 dniach i przepłynięciu prawie 26 tysięcy mil Jeanne Socrates powróciła do portu Victoria. Marzenie o samotnym rejsie dookoła świata bez postojów się spełniło. Osiągnięcie zostało oficjalnie uznane przez World Sailing Speed Record Council.

W połowie lipca „Nereida" została wyciągnięta na brzeg w Westport Marina. Wyczyszczono dno porośnięte skorupiakami. Dokonano potrzebnych napraw. W drugiej połowie sierpnia Jeanne ruszyła dalej. W październiku była w okolicach Cape Flattery w stanie Waszyngton. W listopadzie dotarła do Santa Cruz... Dalsze losy Jeanne i jachtu „Nereida" można śledzić na blogu www.synereida.livejournal.com.

Kamila Ostrowska

reklama

Za sterem „Polonusa". Na kursie Antarktyda. Fot. Radosław Przebitkowski

„Polonus" na wodach Patagonii. Fot. Ula Rzeszot

„Polonus" śladami Shackletona

W stulecie słynnej wyprawy Ernesta Shackletona Stowarzyszenie Żeglujmy Razem organizuje etapowy rejs jachtem „Polonus" na dalekie południe. Kto się pisze na wyprawę śladami słynnego podróżnika?

Pomysłodawcą rejsu jest Piotr Mikołajewski, prezes Stowarzyszenia Żeglujmy Razem i armator „Polonusa". Wyprawę podzielono na kilka etapów. „Polonus", podobnie jak statek „Endurance" Shackletona przed stu laty, wyruszy 1 sierpnia z Londynu. Popłynie przez Plymouth, Lizbonę, Wyspy Kanaryjskie, Dakar, Recife, Rio de Janeiro, Punta del Este, Falklandy, aż po Wyspę Słoniową – pokryty lodem skrawek lądu w archipelagu Szetlandów Południowych (wyspa leży 885 km na południowy wschód od przylądka Horn). Stąd jednostka pożegluje szlakiem Shackletona na Georgię Południową. Do osady Grytviken, gdzie znajduje się grób podróżnika, jacht dotrze na początku stycznia 2015 roku. W drodze powrotnej „Polonus" wybierze drogę przez Kapsztad w RPA. Kapitanowie gotowi podjąć wyzwanie rezerwują jacht na poszczególne rejsy i kompletują załogi. Podczas każdego etapu na pokładzie będzie osiem osób: kapitan, sześciu członków załogi oraz bosman (przedstawiciel armatora). Informacji o wyprawie szukajcie na stronie www.shackleton2014.pl

Polacy, podobnie jak Shackleton przed stu laty, wyruszą ku Antarktydzie z Londynu. Fot. Tadeusz Ledwoń

„Polonus" to kecz typu Bruceo zbudowany w 1991 roku. Ma 13,44 m długości, wyporność 16 ton i żagle o powierzchni 80 m kw. Stalowy kadłub jest przystosowany do dalekiej żeglugi oceanicznej. Na pokładzie znajduje się pełne wyposażenie ratunkowe, kambuzowe i nawigacyjne. Do dyspozycji załogi jest ploter map, radar, telefon satelitarny, radiotelefon, system AIS, NAVTEX, trzy odbiorniki GPS, kompasy satelitarny i magnetyczny, wiatromierz, echosonda, a także komplet map papierowych, tabele pływów i locje.

– Tym rejsem chcemy uczcić słynnego Irlandczyka, który narażał życie dla swych towarzyszy uwięzionych w lodach Wyspy Słoniowej – mówi Piotr Mikołajewski. – Do udziału zapraszamy załogi polskich i zagranicznych jachtów wyprawowych. Czynimy starania, by uzyskać patronat ambasadora Irlandii i pozyskać sponsorów, którzy dofinansują bilety lotnicze dla załóg zainteresowanych najdalszymi etapami wyprawy. „Polonus" jest przygotowany doskonale. Przed ostatnią wyprawą szlakiem „Śmiałego" (trwała 16 miesięcy, uczestniczyło w niej prawie 160 żeglarzy) jacht był remontowany, więc teraz wymagał jedynie drobnych napraw. Dla pewności przeprowadzono elektroniczną kontrolę grubości

kadłuba. O takielunek zadba znany szczeciński fachowiec Mirosław Marciniak.

Ernest Shackleton sto lat temu zamierzał przejść Antarktydę od Morza Weddella do Morza Rossa. Po drodze planował wizytę na biegunie południowym. Jednak po dotarciu na Morze Weddella statek ekspedycji został uwięziony przez lód 160 km od lądu. Po kilku miesiącach został zmiażdżony i zatonął. Polarnicy rozpoczęli walkę o przetrwanie. Ciągnąc trzy szalupy ratunkowe, dotarli na skraj pola lodowego. Po kilku miesiącach marszu, dryfowania na krze i żeglugi w łodziach schronili się na Wyspie Słoniowej. Ze względu na zbliżającą się polarną zimę, w kwietniu 1916 roku Shackleton z pięcioma towarzyszami postanowił popłynąć po pomoc na Georgię Południową, gdzie znajdowały się stacje wielorybnicze. Pokonał 1200 km w małej łodzi. Nie mogąc opłynąć wyspy, zostawił trzech chorych uczestników wyprawy na brzegu, a sam z dwoma pozostałymi przeszedł przez wysokogórską przełęcz do Stromness. Desperacki marsz zajął im 36 godzin. Później powrócili na południe wyspy statkiem wielorybniczym, zabrali trzech chorych, a następnie popłynęli na Wyspę Słoniową uratować pozostałych polarników. Uczestnicy tej słynnej ekspedycji tułali się po lodach Antarktydy 18 miesięcy.

Wyprawa Shackletona po pomoc na Georgię Południową uznawana jest za jedną z najtrudniejszych ekspedycji ratunkowych w historii. Pięć lat później Shackleton wrócił na południe z zamiarem opłynięcia Antarktydy. Wraz z ekipą zawinął wielorybniczym statkiem do Grytviken, gdzie zmarł w wyniku ataku serca. Miał zaledwie 47 lat.

W kwietniowym wydaniu „Wiatru" pisaliśmy o międzynarodowej ekspedycji Shackleton Epic (shackletonepic.com), która także upamiętniała wydarzenia sprzed wieku. Przedsięwzięcie polegało na powtórzeniu wyczynu Shackletona: przepłynięciu z Wyspy Słoniowej na Georgię Południową, a następnie przejściu przez górzystą i pokrytą lodem wyspę. Pomysł uczczenia w ten sposób pamięci podróżnika podsunęła jego prawnuczka Alexandra Shackleton. Uczestnicy wyprawy kierowanej przez Tima Jarvisa, australijskiego badacza środowiska, posługiwali się sprzętem z początku XX wieku i żeglowali repliką siedmiometrowej łodzi ratunkowej. *KO, MP*

Pokład „Polonusa". Krajobraz po rejsie przez Atlantyk na południe. Fot. Radosław Przebitkowski

Grób Ernesta Shackletona na Georgii Południowej.

FOT. SHUTTERSTOCK.COM

„Selma” przetarła szlak

Załoga jachtu „Selma Expeditions” dotarła na Georgię Południową i Wyspę Słoniową. Za ponad rok żeglarze chcą wyruszyć jeszcze dalej, na Morze Rossa. Czy pobiją rekord w żegludze jachtem na południe?

Jacht „Selma Expeditions” odwiedzał najdalsze zakamarki Oceanu Południowego. Fot. Michał Gawron

Jacht „Selma” z załogą kapitana Piotra Kuźniara wyruszył na zachód z Ushuaia w południowej Argentynie. Polacy płynęli w skrajnie trudnych warunkach. Wyprawa trwała pięć tygodni. Prawie przez dwa tygodnie załoga żeglowała w wietrze o sile od 8 do 12 stopni w skali Beauforta. W pozostałe dni też nie było Karaibów. Aby pokonać 3400 mil po najtrudniejszych akwenach południa, musieli odkuwać lód z pokładu, masztu i lin. „Selma Expeditions” to pierwsza polska łódź, która dopłynęła do Wyspy Słoniowej. Poza tym jej załoga eksplorowała Georgię Południową, odwiedzając aż 12 zatok tego niezwykłego skrawka lądu. Podczas wyprawy sprawdzono ekipę i jacht w zimowych warunkach. Testowano ubrania sztormowe, organizację pracy na pokładzie oraz działanie w niskich temperaturach bloków, rollerów, kabestanów i innych elementów wyposażenia.

W notatkach z pierwszego etapu (Ushuaia – Georgia Południowa) Tomek Łopata zanotował: *Wysokość fal trudno nam ocenić, ale zgadzam się z Francisem Chichesterem, który przed laty napisał, że fale na Oceanie Południowym robią naprawdę duże wrażenie. Praca za sterem jest w tych warunkach wyjątkowo ciężka. Dodajmy do tego zimno i śnieg padający poziomo... „Selma” jest dzielną jednostką, zaprojektowaną na regaty w czasach, gdy jacht musiał wytrzymać wszystko. Jej długość (ponad 20 metrów) i waga (40 ton) sprawiają, że czujemy się bezpiecznie. Ale fala zbiera żniwo. Przez pierwsze dwa dni niewielu ma ochotę na posiłek, a niektórzy ze zdziwieniem odkrywają, że jednak nie są odporni na chorobę morską. W końcu między chmurami pojawiają się szczyty Georgii Południowej. Nikt nie chce na razie myśleć o drodze powrotnej pod wiatr i fale...*

Georgia Południowa zrobiła na załodze ogromne wrażenie. Z zazdrością czytaliśmy relację Tomka Łopaty. *Powitał nas pingwin królewski, podchodząc pod samą burtę. Nieopodal, w kolonii słoni morskich, przyszło na świat młode. Dzika przyroda pokazała nam swe fascynujące oblicze. Gdy się stoi na plaży, a wszędzie dookoła widać tysiące zwierząt, basowy ryk słoni morskich niesie się po całej zatoce, podobnie jak przenikliwe krzyki pingwinów – wrażenie jest piorunujące. Wszędzie po horyzont tętni życie. Zapiera to dech w piersiach i sprawia, że trudno podnieść aparat, aby wybrać właściwy kadr. Przyroda aż przytłacza, ma się wrażenie, że tak musiało wyglądać życie na Ziemi, nim człowiek rozpoczął swoją ekspansję. Dla takich chwil warto znosić trudy żeglugi po Oceanie Południowym.*

Załoga dostała wytyczne, gdzie może się poruszać i kotwiczyć. Przygotowała też płyn do dezynfekcji butów i ubrań, by nie roznosić bakterii i wirusów między koloniami

Załoga na Wyspie Słoniowej. Fot. Piotr Lubaczewski

Spotkanie kapitanów na Georgii Południowej: Skip Novak i Piotr Kuźniar.

FOT. DIDIER HOUY / WWW.SELMAEXPEDITIONS.COM

zwierząt. Spacerowali po osadzie Grytviken, gdzie o starych czasach przypomina muzeum. Zgromadzono w nim sprzęt wielorybniczy oraz szokujące zdjęcia: wielkie cielska wielorybów rozcinane piłami, ćwiartowane i przetapiane na olej. A obok zdjęcia z życia mieszkańców, młoda para wychodząca po ślubie z kościoła, troje roześmianych dzieci... Wspinacze obecni w załodze podziwiali zdjęcia z wypraw górskich. Szczyty Georgii Południowej uznawane są za jedne z najtrudniejszych. Załoga odwiedziła też cmentarz, by odszukać grób Ernesta Shackletona.

Z Georgii Południowej „Selma" wyruszyła w kierunku Wyspy Słoniowej. Relacja Tomka Łopaty z tego etapu przyprawia o dreszcze. *„Selma" w ciężkich przechyłach rąbała fale prawie całą drogę. Halsowaliśmy pod wiatr o sile do 12 stopni w skali Beauforta. Życie pod pokładem było bardzo trudne. Uderzenia spadającego dziobu wstrząsały całym kadłubem. Nawet dla doświadczonych żeglarzy były to trudne chwile. Woda zamarzała na sztormiakach i goglach, sypał śnieg, przez co wypatrywanie gór lodowych było naprawdę wyczerpujące. Jeszcze pięć mil od celu wiało ostro w dziób, a śnieżyca utrudniała rozpoznanie właściwego miejsca. Grotmaszt dwa metry od pokładu pokrył się zwartą bryłą lodu. Gdy trzeba było zrolować kliwer, musieliśmy odkuwać roller. Ale na koniec wszystkie trudy zostały wynagrodzone. Pokonawszy od Georgii Południowej 1070 mil, stanęliśmy w dryf przy Point Wild na Wyspie Słoniowej, 100 metrów od plaży, na której przed laty ekipa Shackletona prawie pięć miesięcy czekała na ratunek, nie wiedząc, czy ktokolwiek po nich przypłynie.*

Załoga „Selmy" podczas tego niecodziennego rejsu odwiedziła też Polską Stację Antarktyczną im. Henryka Arctowskiego leżącą na Wyspie Króla Jerzego (Szetlandy Południowe). Zawinęła na Deception Island, by zamoczyć nogi w gorącej wodzie wulkanicznego jeziora. Przepłynęła okrytą złą sławą Cieśninę Drake'a (choć tym razem na jej szlaku ocean był łaskawy). I minąwszy kolejny raz południk przylądka Horn, powróciła do Ushuaia.

Załoga „Selmy" musiała odkuwać lód z pokładu, masztu i lin. Fot. Tomasz Łopata / SelmaExpeditions.com

Jacht „Selma Expeditions" to stalowy kecz zbudowany w 1981 roku we Francji. Należy do wrocławskiej spółki i od 7 lat bierze udział w dalekich rejsach w okolice obu biegunów Ziemi. W sierpniu „Selma" jako pierwsza polska jednostka opłynęła przylądek Horn w zimowych warunkach.

Opracowano na podstawie informacji prasowych załogi „Selma Expeditions". Więcej na stronie: www.selmaexpeditions.com.

Z dumą dookoła świata

Fundacja Kuby Strzyczkowskiego planuje trzyletni etapowy rejs wokół Ziemi. Na pokłady trzech jachtów zawita aż 2 tys. żeglarzy. Załogi odwiedzą 360 portów. W zagranicznych przystaniach będą promować Polskę, jej kulturę oraz postaci, które zapisały się w historii odwiedzanych regionów. Rejs zostanie podzielony na etapy jedno-, dwu- i trzytygodniowe. Jachty poprowadzą doświadczeni skipperzy – będzie to grupa około 20 kapitanów.

Początek rejsu zaplanowano na lipiec 2014 roku. Jednostki wyruszą z Gdyni, skierują się do duńskiej Kopenhagi, szwedzkiego Göteborga, norweskiego Bergen i do Reykjaviku na Islandii. Trasa wiedzie później do Kanady, skąd jachty pożeglują na południe. Odwiedzą wyspy Pacyfiku, porty Australii, Azji i Afryki. Na trasie znajdzie się też Morze Śródziemne oraz zachodnie wybrzeże Europy. Do Polski wyprawa powróci jesienią 2017 roku. Przez cały czas jednostki będą utrzymywały kontakt z krajem – na jachtach zostaną zamontowane kamery, które za pośrednictwem łącza satelitarnego będą pokazywały obrazy z życia na pokładzie.

Rejs ma pokazać pozytywne cechy Polaków – ludzi pomysłowych, innowacyjnych i kreatywnych. Będzie też okazją do promocji współczesnych osiągnięć polskich firm. Fundacja zorganizuje około 80 festynów w wybranych portach. W trakcie tych imprez odbywać się będą koncerty, pokazy sztuk wizualnych, mody i kuchni.

Przedsięwzięcie jest organizowane na zasadzie non profit. Większość koi na jachtach będzie udostępniana nieodpłatnie. Jedynie około 25 proc. miejsc zostanie sprzedanych. Kuba Strzyczkowski, dziennikarz radiowej „Trójki", planuje też konkursy, w których nagrodami będzie udział w wyprawie.

Kamila Ostrowska

30 pytań o Chorwację

Poradnik dla żeglarzy zmierzających nad Adriatyk

- PATENTY
- DOKUMENTY
- PRZEPISY
- PORADY
- CENY

ROZWIŃ
MARZENIA
czartery i rejsy
rodzinne

BLUE SAILS
ul. Olecka 23, Warszawa
tel. (22) 290 80 80
www.blue-sails.com
reklama

Za co lubimy Chorwację? Za słońce i piękne wybrzeże, za wspomnienia wakacji sprzed lat, za ponad 1200 wysp i wysepek oraz wodę przezroczystą na głębokość 50 metrów. Za spokojne morze bez dużych prądów i wysokich fal oraz za szlak żeglarski, który na każdym kroku zaprasza do mariny lub na kotwicowisko – na chorwackim Adriatyku czeka na nas ponad półtora tysiąca zatok i portów. Chorwacja to coś więcej niż Karaiby Europy. To także coś więcej niż piękne wybrzeże. Nie wiemy, czym sobie na to zasłużyli, ale ponoć Bóg dał Chorwatom ostatni skrawek ziemi, który chciał zostawić dla siebie.

Do tego żeglarskiego raju Polacy wyruszają od lat. Ale ponieważ debiutujących na chorwackich wodach wciąż przybywa, a na dodatek zmieniają się przepisy (od lipca Chorwacja jest członkiem Unii Europejskiej), przygotowaliśmy dla was poradnik, w którym odpowiadamy na najczęściej zadawane pytania. Jeśli wpadną wam do głowy kolejne – będziemy wracać do tematu na stronie internetowej oraz na łamach magazynu „Wiatr". Piszcie do nas na adres: redakcja@magazynwiatr.pl.

Jakie muszę mieć uprawnienia, by samodzielnie wyczarterować jacht w Chorwacji?

Żeglarz prowadzący jacht musi mieć patent co najmniej sternika jachtowego oraz licencję radiooperatora. Osoby zarządzające chorwackimi flotami dość wysoko cenią umiejętności żeglarzy z polskimi patentami. Można też uzyskać chorwacki stopień Voditelj Brodice uprawniający do obsługi radia VHF oraz do prowadzenia w celach niezarobkowych, po chorwackich wodach terytorialnych, łodzi żaglowych i motorowych do 30 BT (większość łodzi czarterowych dostępnych bez skippera).

Kto może wziąć udział w kursie na stopień Voditelj Brodice?

Kilkudniowe szkolenia przeznaczone są dla osób mających podstawowe umiejętności żeglarskie zdobyte na morzu lub na śródlądziu (nie trzeba mieć patentu, ale należy posiadać podstawowe umiejętności żeglarza jachtowego). Uczestnicy takich kursów, organizowanych także przez polskie agencje żeglarskie, uczą się między innymi manewrów portowych, stawania na kotwicy, obsługi urządzeń elektronicznych, posługiwania się mapami morskimi i locją, poznają też zasady przejmowania i oddawania jachtów.

Czy osoby ubiegające się o stopień Voditelj Brodice muszą mieć staż morski?

Nie, staż morski nie jest wymagany, ale niezbędne jest doświadczenie żeglarskie.

W jakim języku przeprowadzane są egzaminy?

Oficjalnymi językami są angielski, niemiecki i chorwacki (wystarcza bardzo podstawowa umiejętność komunikacji w dowolnym języku). Egzaminy są wyłącznie teoretyczne. Przeprowadzają je komisje portowych kapitanatów. Osoby podchodzące do egzaminu powinny mieć przy sobie dwa zdjęcia oraz paszport lub dowód osobisty, a także kserokopię okazywanego dokumentu.

Czy turysta bez uprawnień może wyczarterować jacht?

Może. Należy wtedy wyczarterować łódź ze skipperem. Koszt wynajęcia zawodowego kapitana wynosi od 80 do 200 euro za dzień żeglugi (plus koszt wyżywienia skippera na jachcie).

Kto strzeże bezpieczeństwa żeglarzy w Chorwacji?

Chorwacki SAR to 48 statków ratowniczych i 38 łodzi policyjnych. W szczególnych wypadkach bezpieczeństwa na morzu mogą strzec samoloty i śmigłowce policyjne oraz wojskowe. Kontakt do SAR: kanał 16 VHF. Telefony w Chorwacji: 9155 lub 112 (bez prefiksu, bezpośrednio z telefonu komórkowego). ▷

Rozbudowane i niezwykle piękne chorwackie wybrzeże to raj dla żeglarzy.

FOT. SHUTTERSTOCK.COM, DAMIR FABIJANIĆ

Imponujących rozmiarów marina ACI w miejscowości Sukošan.

Majówki w Chorwacji to polska specjalność. Na pokładzie załoga Michała Przybylskiego.

Korčula. Niewielka przystań tuż obok starego miasta.

Na jakich kanałach VHF nadawana jest morska prognoza pogody?

Pula – 73, Rijeka – 69, Šibenik – 73, Split – 67, Dubrownik – 73.

W jakiej odległości od brzegu można żeglować?

Jachty mogą żeglować 150 metrów od brzegu, łodzie motorowe i mniejsze łodzie żaglowe – 50 metrów od brzegu.

Czym zajmują się hostessy pracujące dla firm czarterowych?

Hostessa na pokładzie zajmuje się sprzątaniem i przygotowywaniem posiłków. Czasem może być również przewodnikiem podczas lądowych wycieczek oraz doradcą kulinarnym w tawernach i restauracjach. Koszt wynajęcia hostessy to około 150 euro na dobę.

Czy na jacht można zabrać małe dziecko?

Można. Dziecko powinno mieć własną kamizelkę ratunkową, można też poprosić armatora jednostki o kamizelkę w dziecięcym rozmiarze. Podczas zawierania umowy warto zwrócić się do firmy czarterowej z pytaniem o siatkę zabezpieczającą na relingi.

Czy na jachcie możemy doładować baterię telefonu komórkowego lub laptopa?

Tak, tyle że zwykle w marinie, gdy jednostka jest podłączona kablem elektrycznym do zasilania przy kei. Łodzie czarterowe posiadają instalację 12V. Niektóre mają konwerter przetwarzający napięcie, który umożliwia ładowanie telefonów i innych urządzeń podczas żeglugi.

Co warto sprawdzić na jachcie przed rejsem?

Sprawdzamy elementy z listy wyposażenia oraz instrukcje do wszystkich urządzeń. Kontrolujemy otwierane luki okienne (uszczelki, zawiasy, zamknięcia, moskitiery i zasłony przeciwsłoneczne). Mocowania relingów oraz stalowe linki, a także zawiasy i zamknięcia w bakistach. Zerknijmy na pokład i burty, szukając rys i pęknięć. Zwróćmy też uwagę na wychodzące z pokładu przewody i złącza świateł nawigacyjnych oraz anten. Rozwińmy żagle, by sprawdzić działanie rollerów oraz stan żagli (szczególnie uważnie kontrolujmy rogi oraz liki). Ważne jest sprawdzenie olinowania stałego oraz ściągaczy i ich zabezpieczeń. Przetestujmy działanie odbiornika GPS, sprawdźmy mapy, locje i spis świateł.

FOT. SHUTTERSTOCK.COM (2) / MICHAŁ PRZYBYLSKI

CZARTERY JACHTÓW - CAŁA CHORWACJA!

VODITELJ BRODICE - SZKOLIMY NIEPRZERWANIE OD 14 LAT!

DLA ZAAWANSOWANYCH: SZKOLENIA MANEWROWE NA DUŻYM JACHCIE W CHORWACJI

MAJÓWKA 2014 - REJS PO NAJPIĘKNIEJSZYCH MIEJSCACH ŚRODKOWEJ DALMACJI

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

www.punt.pl
tel. (+48 22) 446 83 80, e-mail: info@punt.pl

Warto też skontrolować instalację wodną (wszystkie dostępne zawory). Zęza powinna być sucha i czysta, woda może znajdować się jedynie w studzience ssaka pompy zęzowej. Przy okazji przetestujmy działanie pompy zęzowej elektrycznej i ręcznej. Sprawdźmy działanie instalacji słodkiej wody, punkty elektryczne i akumulatory (powinny być w szczelnym kontenerze, zabezpieczone pasami, nie mogą się przemieszczać w czasie przechyłów, a styki nie mogą być zaśniedziałe, ani luźne). Skontrolujmy przeznaczenie i działanie każdego przycisku i wskaźnika na tablicy rozdzielczej, a także miejsca, gdzie znajdują się bezpieczniki do wszystkich urządzeń oraz główne wyłączniki akumulatorów. Szczelność podłączenia butli gazowej oraz drugi zawór pod kuchenką. Sprawdźmy też działanie palników, uchwyty przytrzymujące naczynia, blokadę drzwiczek piekarnika i blokadę całej kuchni w stałej pozycji.

W protokole przejmowania jachtu warto wpisać motogodziny oraz poziom paliwa odczytany ze wskaźnika. Pamiętajmy, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić, czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę. Obsługę silnika obowiązkowo powinien zaprezentować przedstawiciel właściciela jachtu. Ważnym punktem jest sprawdzenie wyposażenia przeciwpożarowego.

Skontrolujmy układ sterowania, rumpel awaryjny, ster strumieniowy, działanie windy kotwicznej, odnajdźmy też drugą kotwicę. Sprawdźmy światła nawigacyjne oraz środki ratunkowe i sygnalizacyjne: przede wszystkim tratwę ze zwalniakiem hydrostatycznym, kamizelki ratunkowe i pasy asekuracyjne oraz środki pirotechniczne. Zapoznajmy się ze sposobem uruchamiania radiopławy EPIRB i sprawdźmy działanie rogu mgłowego.

Czy po chorwackich wodach można żeglować własnym jachtem pod inną niż chorwacka banderą Unii Europejskiej?

Oczywiście. Możemy na przykład żeglować jachtem zarejestrowanym w Polsce. Wymagane jest jednak, by łódź miała uregulowane sprawy podatkowe (opłacony podatek VAT). W pierwszym odwiedzonym porcie kapitan musi przedstawić dokumenty potwierdzające opłacenie podatku. Armatorzy wszystkich stacjonujących w Chorwacji jednostek z obcą banderą, którzy nie dopełnili jeszcze tego obowiązku, muszą uregulować sprawy podatkowe do 30 marca 2014 roku. Mogą zapłacić VAT w Chorwacji (25 proc.) lub w Polsce (23 proc.). Należność naliczana jest od rynkowej wartości jachtu. Właściciele jednostek, które wpłynęły na wody Chorwacji osiem lat przed przystąpieniem tego kraju do Unii Europejskiej, są zwolnieni z obowiązku zapłaty podatku VAT.

Czy można odwiedzić Chorwację jachtem zarejestrowanym poza Unią Europejską i poza Europą?

Można. Jacht pod taką banderą może każdorazowo wpłynąć do Chorwacji na 18 miesięcy. ▷

FOT. DAMIR FABIJANIĆ

Miasto Trogir. Wyjątkowe miejsce dla miłośników historii i zabytków.

Marina Piškera w majowy weekend. Tylko jeden jacht przy kei. Fot. Michał Przybylski

Kto może żeglować na jachcie z obcą banderą po chorwackich wodach?

Od 1 lipca nie obowiązują wcześniejsze ograniczenia. Według rozporządzenia w sprawie wpłynięcia i pobytu zagranicznych jachtów oraz łodzi wykorzystywanych do celów sportowych i rekreacyjnych na wodach morskich oraz morzu terytorialnym Republiki Chorwacji, armator może zabierać w rejsy wszystkich członków rodziny oraz znajomych. Warunki są dwa: jednostka nie może być wykorzystywana do celów komercyjnych, a na pokładzie zawsze musi być armator jachtu lub kapitan posiadający notarialnie poświadczone pełnomocnictwo (umowę użyczenia jednostki). Takie pełnomocnictwo można sporządzić u notariusza w Chorwacji lub w Polsce. Musi być jednak przetłumaczone na język chorwacki przez uprawnionego tłumacza przysięgłego. Dodatkowo przed każdym rejsem kapitan sporządza listę załogi i w recepcji portu dokonuje meldunku uczestników podróży.

Jakie dokumenty muszą się znajdować na jachcie z obcą banderą?

Dowód opłacenia navigation safety (opłata za użytkowanie akwenów bezpiecznej żeglugi i ochronę morza), dowód opłacenia taksy klimatycznej, świadectwo zdolności żeglugowej jachtu, licencja skippera, ubezpieczenie OC oraz świadectwo własności lub notarialnie poświadczone pełnomocnictwo użyczenia jednostki. Wszystkie dokumenty muszą być oryginalne, ale warto mieć na pokładzie kopie.

Ile armator wyda na navigation safety?

ŁODZIE	
z silnikiem do 5 KW	140 HRK
do 2,5 m	140 HRK
2,5 m – 4 m	210 HRK
4 m – 5 m	280 HRK
5 m – 6 m	350 HRK
6 m – 7 m	525 HRK
7 m – 8 m	630 HRK
8 m – 9 m	735 HRK
9 m – 10 m	840 HRK
10 m – 11m	945 HRK
11 m – 12 m	1050 HRK
JACHTY	
12 m – 15 m	1225 HRK
15 m – 20 m	1400 HRK
20 m – 30 m	1575 HRK
powyżej 30 m	1750 HRK

reklama

Czy jacht pod obcą banderą może być użyczany do czarterów?

Oczywiście. Wystarczy podpisać umowę z agencją działającą legalnie na chorwackim rynku, posiadającą koncesję i niezbędne uprawnienia oraz opłacającą w Chorwacji podatki. Za pośrednictwem takiej firmy jacht może być czarterowany przez cały rok.

Jakich kosztów nie obejmuje standardowa umowa czarterowa?

Cena za najem jachtu nie obejmuje kaucji oraz zużytego paliwa do jachtowego silnika. Ponadto dodatkowe opłaty żeglarze ponoszą wtedy, gdy zechcą wynająć skippera lub hostessę, silnik do pontonu (od 50 do 90 euro za tydzień), moduł internetowy (od 35 do 50 euro na tydzień) lub zabierają na pokład psa (70 euro). Obligatoryjną opłatą jest tzw. transit log.

Co to jest transit log?

Jest to opłata związana z przygotowaniem jednostki do rejsu. Zwykle pokrywa koszty pościeli, dwóch butli z gazem i sprzątania po zakończeniu czarteru. Zależnie od wielkości jachtu, za transit log zapłacimy od 90 do 200 euro.

Co to jest kaucja?

Przed wyruszeniem w rejs załoga wpłaca przedstawicielowi armatora kaucję (gotówką lub kartą kredytową). Zależnie od wielkości jachtu kaucja wynosi od 1000 do 2000 euro. A przy droższych jachtach – nawet do 5000 euro. Jeśli rejs przebiegł bez szkód, kaucja jest zwracana. Możemy też wykupić tzw. ubezpieczenie kaucji. Na przykład czarterując jacht o długości od 40 stóp, zapłacimy od 150 do 180 euro ubezpieczenia oraz kaucję zwrotną w wysokości do 500 euro.

Ile zapłacimy za paliwo do jachtu?

To zależy od rodzaju silnika, masy łodzi, od sposobu żeglowania i korzystania z silnika. Przy ekonomicznych obrotach (od 2000 do 2500 obrotów na minutę) zużycie paliwa wynosi od 3 do 5 litrów na godzinę. Zwykle załogi jachtów czterokabinowych płacą za paliwo około 150 euro na tydzień.

Czy jachty czarterowe mają ubezpieczenie OC?

Wszystkie jachty czarterowe muszą mieć ubezpieczenie OC i AC, ale pośrednicy czarterowi zwykle zalecają wykupienie dodatkowej ochrony: OC skippera, ubezpieczenie skippera od następstw nieszczęśliwych wypadków czy ubezpieczenia od kosztów ochrony prawnej.

Czy ceny czarterów wzrosły po wejściu Chorwacji do UE?

Nie. Od 1 lipca 2013 roku (data wejścia Chorwacji do UE) nie zaobserwowano zmian w cenach czarterów. W listopadzie wzrosła stawka podatku VAT (z 10 do 13 procent), więc ceny czarterów wzrosną o 3 procent.

Co oferują chorwackie mariny?

Chorwackie przystanie są bezpieczne, dobrze osłonięte i świetnie wyposażone. Opłata portowa obejmuje korzystanie z przyłączy prądu i wody oraz z toalet i pryszniców (bez ograniczeń). Cena postoju uzależniona jest od wielkości jachtu.

Ile kosztuje postój w porcie?

Oto przykładowe ceny dobowych postojów w marinach zrzeszonych w Adriatic Croatia International (ACI – www.aci.hr). Podajemy je w chorwackiej walucie za postój jachtu o długości 11 metrów w szczycie sezonu oraz w niskim sezonie (w nawiasach): Piškera – 456 (372), Jezera – 502 (456), Palmižana – 555 (464), Korčula – 547 (456). 100 HRK to około 55 zł.

Czy ceny w sklepach są wyższe niż w Polsce?

Ceny w dużych supermarketach są porównywalne. Z pewnością nie opłaca się zabierać do Chorwacji takich produktów, jak woda, piwo, wino czy mleko. Po pierwsze, sporo ważą, po drugie, zabierają dużo miejsca w samochodzie lub autokarze. Kawa w tawernie kosztuje w Chorwacji

Miasto Hvar. Jedno z najpopularniejszych miejsc w Dalmacji.

1 euro. Kawa z mlekiem: 1,5 euro. To przykład, że ceny niektórych produktów mogą być nad Adriatykiem niższe niż w Polsce.

Przed rejsem warto zrobić większe zakupy w marketach (na przykład w mieście Šibenik trzy duże sklepy niemal sąsiadują z sobą). Zakupiony towar można dowieźć do portu taksówką (10 euro za kurs). Później na wyspach można już jedynie uzupełniać zaopatrzenie o pieczywo, owoce i warzywa.

Czy zapłacimy za postój na kotwicy?

W niektórych zatokach dzierżawionych od państwa wymagana jest opłata za postój na kotwicy. Mapę z takimi zatokami, zawierającą niezbędne informacje, znajdziecie między innymi w serwisie Anchorages in Croatia pod adresem: www.wosamma.at/bojenfelder/map.php. Zajrzyjcie też na główną stronę serwisu: www.anchoragesincroatia.net.

Czy można cumować przy prywatnych nabrzeżach?

W wielu chorwackich zatokach znajdują się prywatne keje lub pomosty należące do właścicieli lokalnych restauracji. Zwykle postój w takim miejscu jest bezpłatny, wypada jednak odwiedzić właściciela i zamówić kolację. Osoby, które opiekują się tymi miejscami, często pomagają w cumowaniu, a jeśli restauracja znajduje się po drugiej stronie zatoki, przypływają po załogę własną łodzią.

Jak żeglować oszczędnie?

Pływając wzdłuż chorwackiego wybrzeża, możemy się zatrzymać w wielu zatokach. Możemy też korzystać z boi cumowniczych znajdujących się w sąsiedztwie marin lub nawet wewnątrz portowych basenów. Najlepiej cumować do boi koncesjonowanych (są sprawdzone i bezpieczne). Spis takich boi znajduje się w kapitanatach, postój przy nich kosztuje od 20 do 25 euro. Na przykład na znanej wyspie Vis są dwie zatoki: wschodnia (miasto Komiža) i północna (miasto Vis). W obu miejscach jest kilkadziesiąt boi cumowniczych. W pobliżu portu Šibenik, sporo boi czeka na żeglarzy przy wyspie Tijat. Znajdziemy je także z obu stron dwóch kolejnych wysp: Kakan i Kaprije. Załogi opłacają postój u osób z obsługi portu, które podpływają do burty jachtu. Opłata jest potwierdzana paragonem z kasy fiskalnej. Dzięki temu możemy być pewni, że nie jest pobierana bezprawnie (obsługa ma obowiązek wydania paragonu fiskalnego). W każdej chwili można dobić do brzegu pontonem i skorzystać ze wszystkich usług mariny oferowanych w ramach opłaty (toalety, prysznice). Można też na chwilę dobić łodzią do kei (jeśli jest wolne miejsce), by uzupełnić zbiorniki wody.

reklama

FOT. SHUTTERSTOCK.COM

Najprostszy sposób na Chorwację

Wykupienie koi na jachcie wyruszającym w zorganizowany rejs po Adriatyku to najprostszy sposób na żeglugę po chorwackich akwenach. W Polsce bardzo popularne są chorwackie majówki – rejsy w długi majowy weekend. Takie oferty znajdziecie w wielu agencjach żeglarskich. Podczas łódzkich targów Boatshow firma Punt promowała tygodniową majówkę na okazałym jachcie Bavaria 46 Cruiser o długości ponad 14 metrów, z czterema dwuosobowymi kabinami. Jacht ma rolowane żagle, ster strumieniowy, GPS z ploterem map, autopilot oraz pełne wyposażenie nawigacyjne i hotelowe. Celem rejsu jest odkrycie uroków środkowej Dalmacji. Planowana trasa: Trogir, Brač, Hvar, Vis, Korčula, Trogir. Rezerwacji można dokonać telefonicznie lub przez stronę firmy www.punt.pl (rezerwacja jest potwierdzana w momencie dokonania automatycznie przeprowadzonej płatności za pośrednictwem portalu platnosci.pl).

Taki rejs w terminie od 26 kwietnia do 3 maja kosztuje 1250 zł. Cena obejmuje miejsce na jachcie, ubezpieczenie, usługi skippera oraz gaz do kuchenki. Nie obejmuje dojazdu do Chorwacji i powrotu oraz opłaty klimatycznej. Dodatkowo załoganci tworzą wspólną kasę pokładową, z której opłacą wyżywienie, opłaty portowe, paliwo do silnika oraz sprzątanie jachtu po rejsie. Na majówkę możemy również wykupić (w podobnej cenie jak rejs) tygodniowe szkolenie na chorwacki stopień żeglarski Voditelj Brodice (Bavaria 37) lub szkolenie manewrowe na dużym jachcie (Delphia 47). Oba szkolenia rozpoczynają się i kończą w Biogradzie.

Na rynku dostępne są też szkolenia manewrowe na luksusowych katamaranach. Na przykład Blue-Sails (www.blue-sails.pl), firma specjalizująca się w czarterach katamaranów, promowała na targach Boatshow szkolenie na najpopularniejszym w czarterach na wszystkich ciepłych morzach katamaranie Lagoon 400. Katamaran ten ma cztery wygodne dwuosobowe kabiny z łazienkami. Posiada ponton z zaburtowym silnikiem, ogrzewanie, doskonały system audio oraz pełne wyposażenie kambuzowe i nawigacyjne. W terminie majowego weekendu (od 26 kwietnia do 3 maja 2014 roku) miejsce w kabinie dwuosobowej kosztuje 490 euro. Poza szkoleniem i koją w cenę wliczone są usługi instruktora, sprzątanie po rejsie oraz ubezpieczenia. Nie zawiera transportu, kosztów paliwa, opłat portowych i wyżywienia na jachcie (pokrywane jest ze wspólnej kasy jachtowej).

Znana agencja Globtourist z Kołobrzegu (www.globtourist.com) organizuje rejsy w Chorwacji przez cały sezon – od majowego weekendu do drugiego tygodnia października. Ceny zależne są od terminu (od 1295 zł do 1695 zł w szczycie sezonu). Firma proponuje też transport autokarem w cenie od 444 zł. Prawie wszystkie rejsy w Chorwacji, które znajdziecie w katalogach firm czarterowych, to propozycje nie tylko dla żeglarzy, ale też dla zwykłych turystów szukających alternatywnych sposobów zwiedzania wybrzeża Adriatyku.

Nowy portal dla żeglarzy mySea

Jak znaleźć w Chorwacji stację paliw, kotwicowisko, sklep lub tawernę? Żeglarze mogą od września korzystać z nowego portalu www.my-sea.com.

Strona mySea to internetowy przewodnik dla miłośników sportów wodnych. Zawiera szczegółowe informacje na temat tzw. punktów zainteresowań (points of interest), takich jak kotwicowiska, miejsca noclegowe, stacje paliw, restauracje, żaglownie czy warsztaty szkutnicze. Znajdziemy tam wszystko, co może ułatwić żeglugę. Możemy na przykład poszukać tawerny w najbliższej okolicy lub znaleźć wszystkie opisane punkty w miejscowości, w której zatrzymaliśmy się na postój. Przewodnik (w języku angielskim i niemieckim) obejmuje nie tylko Chorwację, ale także Grecję i częściowo Turcję. Serwis jest bezpłatny, a dostęp do pełnej wersji uzyskujemy po zarejestrowaniu się. Wkrótce będziemy mogli korzystać z portalu także na urządzeniach mobilnych obsługujących systemy iOS i Android.

Na stronie zgromadzono dane o ponad 25 tys. punktów. Informacje pochodzące z różnych źródeł zostały starannie sprawdzone i uaktualnione poprzez wywiady przeprowadzone z miejscowymi skipperami, firmami czarterowymi i mieszkańcami. Przewodnik zawiera także zdjęcia i wskazówki, które pomogą nam zaplanować rejs.

Serwis mySea to jednak nie tylko przewodnik. To również miejsce spotkań entuzjastów sportów wodnych. Mogą się wymieniać doświadczeniami i informacjami, a także uzupełniać informacje zamieszczone na portalu. Jeżeli znajdziemy podczas rejsu nową żaglownię czy tawernę, możemy natychmiast zaktualizować bazę danych. Istnieje też strona miłośników mySea na Facebooku.

Dostawcą usługi jest niemiecka firma Euminia z Kressbronn nad Jeziorem Bodeńskim. Na pomysł wpadł dyrektor zarządzający Axel Düllberg, zapalony żeglarz. Przy tworzeniu portalu wykorzystał swe dwudziestoletnie doświadczenia z wielu rejsów po Morzu Śródziemnym. Mrówczej pracy zbierania informacji podjął się zespół pracowników i wolontariuszy. Teraz, po dwóch latach tworzenia serwisu, możemy sprawdzić, jak działa: www.my-sea.com

Marcin Pituła

Portal mySea to bogaty internetowy przewodnik dla żeglarzy i turystów. Prowadzi do celu w prosty sposób i za darmo. Fot. www.my-sea.com

Z dużym uznaniem obserwujemy, jak się rozwija szczeciński port Marina'Club. W całej Polsce nie ma drugiej takiej przystani. To już nie tylko hotel i port żeglarski, ale kompleks sportowy tętniący życiem cały rok – wyjątkowe miejsce dla wielbicieli natury, rekreacji, sportowych wyzwań i kulinarnych podróży. Od żeglarstwa po squasha, od romantycznych kolacji po najważniejsze uroczystości w życiu, od aktywnego wypoczynku po spokojny sen. Właśnie dlatego Marina'Club jest portem innym niż wszystkie.

FOT. MARINA'CLUB

Korty, ścianka wspinaczkowa, antresola i okazała drewniana konstrukcja hali Marina Sport.

Marina'Club tętni życiem cały rok

Szczecińska przystań znajduje się nad zatoką jeziora Dąbie Małe (ul. Przestrzenna 11). Posiada miejsca dla 90 jachtów o zanurzeniu do 3,5 m. Oferuje całoroczny postój, slipowanie oraz serwis. Stale rozwijana jest także część handlowa kompleksu. Na terenie Marina'Club działa kilka firm. Prowadzą one między innymi sklep żeglarski, szkołę żeglarską, sklep z farbami do łodzi oraz największy w Polsce salon marki Henri Lloyd (powierzchnia: 130 m kw.). Działa tu także polski przedstawiciel znanej austriackiej marki jachtów żaglowych Sunbeam. Poza tym port jest bazą Polish Match Tour (cykl regat meczowych) oraz Szczecińskiej Ligi Regatowej PMT skierowanej do żeglarzy amatorów. Celem ligi jest tworzenie możliwości regularnego żeglowania i ścigania się w regatach na sześciu monotypowych jachtach klasy Tom 28.

Nową częścią Marina'Club jest centrum sportów halowych Marina Sport. Po treningach, regatach lub rejsach możemy zagrać w squasha, ricocheta, badmintona, tenisa stołowego, możemy się wspinać na ściance wspinaczkowej lub poćwiczyć na siłowni. Marina Sport to także regionalny ośrodek ligowy sportów rakietkowych i ogólnopolski ośrodek Polskiej Federacji Squasha organizujący turnieje z udziałem czołowych zawodników z Polski i regionu. Natomiast po drugiej stronie zatoki działa znany hotel, jest też elegancja obszerna restauracja – idealne miejsce na wesele, chrzciny i imprezę firmową.

Więcej informacji o przystani na stronie internetowej www.marina-club.pl.

MARINA'CLUB

W centrum natury. W sercu miasta.

Wynajmij lokal w sercu polskiego jachtingu i dołącz do najlepszych!

Powierzchnie od 15 m² do 100 m²

W samym sercu Szczecina i Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego prowadzimy marinę,
która łączy pełną obsługę jachtów z bogatą propozycją wypoczynku i rekreacji.
Zaufali nam m.in. Henri Lloyd, Yacht Klub Polski, Marco Marine, Power Boats Poland

Stocznia - Sprzedaż, serwis i obsługa jachtów - Sklepy żeglarskie - Regaty - Squash - Restauracja - Noclegi

MARINA Yachting

Przystań luksusu

Info: +48 601 984 897 Sprawdź naszą ofertę: www.marina-yachting.pl

Drogą E70 przez pięć województw

Droga E70 to najdłuższy i najbardziej urozmaicony szlak wodny w Polsce. Zmienia się co sezon, inspiruje do działania i przyciąga wodniaków. Zanim ruszycie po horyzont, porywamy was w krótką podróż po mapie.

Międzynarodowa Droga Wodna E70 łączy zachodnią Europę (od belgijskiej Antwerpii i holenderskiego Rotterdamu) z Kłajpedą oraz z systemem drogi wodnej Niemna. Polski odcinek to ponad 700 kilometrów rzek i kanałów. Przebiega przez pięć województw: lubuskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie. Rozpoczyna się na Odrze, w pobliżu miejscowości Hohensaaten, gdzie znajduje się wejście na kanał Odra – Hawela. Prowadzi przez Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wielkopolski, Drezdenko, Czarnków, Ujście, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Grudziądz, Tczew i Elbląg – po Zatokę Gdańską i Zalew Wiślany. Z zalewu E70 wiedzie Pregołą i Dejmą na Zalew Kuroński i kończy się w Kłajpedzie. Od Odry szlak najpierw biegnie na wschód – 294 kilometry Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do spotkania z Wisłą w Bydgoszczy. Następnie meandruje na północny wschód i na północ – 114 kilometrów Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do granicy z Rosją. Po drodze przepływamy przez 28 śluz. Szerokość szlaku wynosi od 16 do 25 metrów. Minimalne promienie łuków mają 200, 250 metrów, a głębokość torów wodnych od 1,2 do 1,5 metra. Minimalne prześwity pod mostami wynoszą od 3,5 metra do 4 metrów. Łodzie mogą rozwijać maksymalną prędkość 8 km/h. Droga E70 należy do najbardziej urozmaiconych i malowniczych szlaków żeglugowych w Polsce.

Odra

Na Odrze jest niewiele przystani. Zmierzając w górę rzeki do Kostrzyna nad Odrą, możemy się zatrzymać na 652 kilometrze (oznakowany postój dla jednostek turystycznych), w marinie w niemieckiej miejscowości Kienitz lub w Kaleńsku. W Kostrzynie nad Odrą, u ujścia Warty, warto zaplanować dłuższy postój, by zwiedzić twierdzę z XVI wieku lub posłuchać muzyki podczas Przystanku Woodstock (jeden z największych festiwali rockowych w Europie). W porcie są toalety, prysznice, pokoje do wynajęcia i restauracja.

Warta

Z Kostrzyna nad Odrą płyniemy Wartą na wschód. Wzdłuż rzeki jest sporo przystani jachtowych, małych marin i nabrzeży. W Gorzowie Wielkopolskim można się zatrzymać przy ośrodku sportowo-rekreacyjnym (prąd, pochylnie, dźwig, nocleg w domkach, korty tenisowe), na przystani AZS AWF (prysznice, WC, media), przy nieczynnym porcie przeładunkowym, na przystani pasażerskiej lub w basenie stoczniowym. Gorzów to doskonały punkt wypadowy do Parku Narodowego Ujście Warty, który jest schronieniem dla 250 gatunków ptaków, oraz do pierwszego w Polsce zoo safari w Świerkocinie (700 zwierząt z różnych kontynentów).

Noteć

Dolna Noteć to szlak o długości 187 km. Czeka tam osiem miejscowości portowych z basenami lub nabrzeżami oraz 14 zabytkowych śluz. 150 m od ujścia Noteci do Warty znajduje się nabrzeże w Santoku z dostępem do wody, prądu i sanitariatów. W Drezdenku cumujemy przy Parku Harcerza (188,2 km) lub w Porcie Nadzoru Wodnego (187,6 km). W Krzyżu Wielkopolskim można stanąć w dawnym porcie (176,8 km). W Drawsku koło Krzyża Wielkopolskiego czeka otwarta w 2011 roku przystań Yndzel, gdzie oprócz slipu i pomostów pływających znajdziemy miejsca noclegowe, sanitariaty, pole biwakowe oraz dwie plaże. W Wieleniu (162,2 km) możemy się zatrzymać poniżej mostu, a w Czarnkowie – w nowoczesnej marinie przyjmującej jednostki o długości do ośmiu metrów. Jest tam slip, prąd, woda, sanitariaty, warsztat naprawczy, pompa do odbioru nieczystości z jachtów, pole biwakowe oraz wypożyczalnia sprzętu pływającego. W okolicy mamy też gościnne nabrzeże stoczni (132,2 km) z dostępem do wody i prądu oraz nabrzeże w pobliżu stacji paliw (131,9 km). W Ujściu znajduje się basen portowy (106,2 km), pomost cumowniczy (105,9 km) z dostępem do prądu oraz miejsca postojowe za mo-

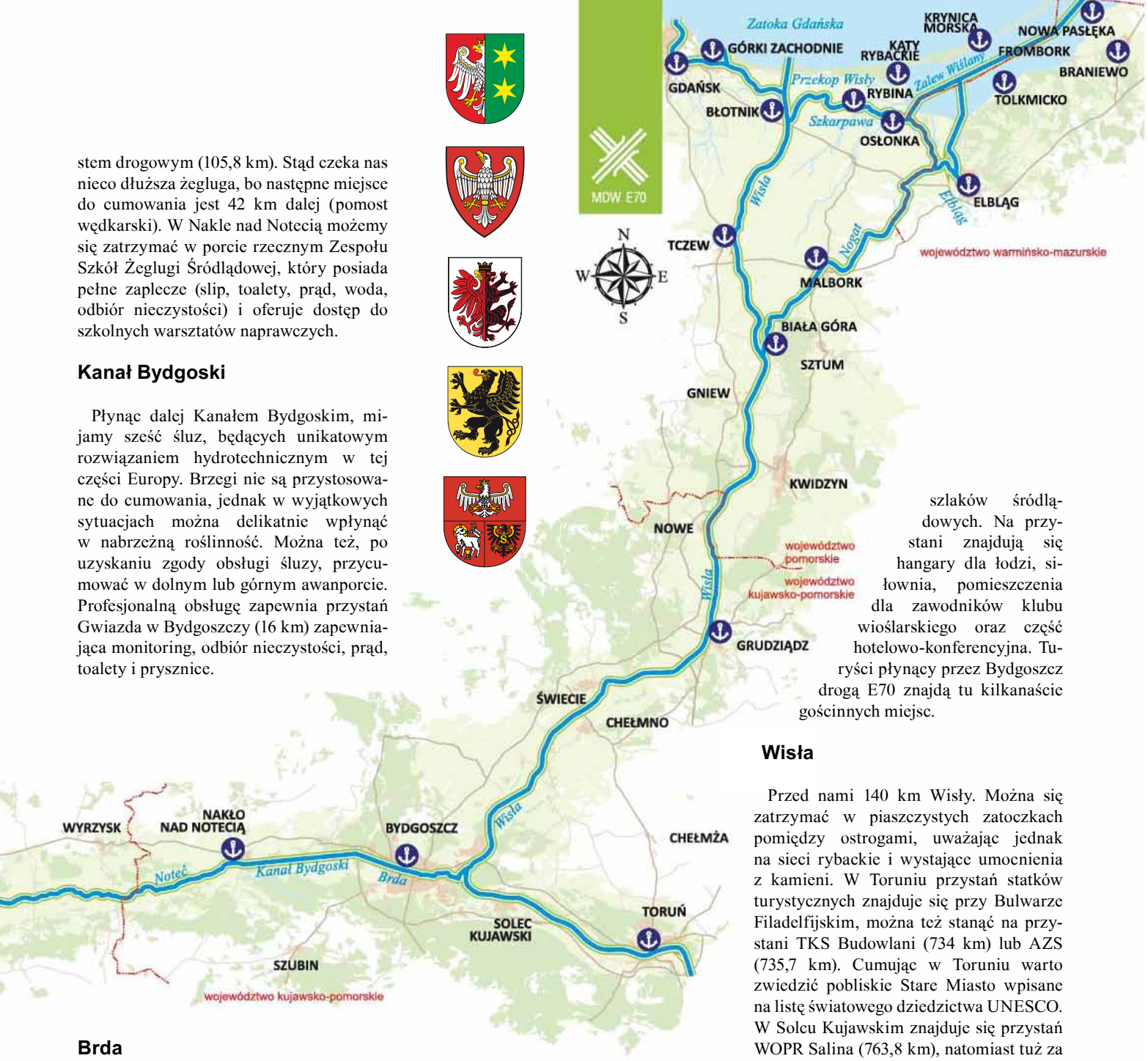
Nabrzeże w Gorzowie Wielkopolskim.

FOT. MATERIAŁY MDW E70 / WWW.MDWE70.PL (6)

stem drogowym (105,8 km). Stąd czeka nas nieco dłuższa żegluga, bo następne miejsce do cumowania jest 42 km dalej (pomost wędkarski). W Nakle nad Notecią możemy się zatrzymać w porcie rzecznym Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, który posiada pełne zaplecze (slip, toalety, prąd, woda, odbiór nieczystości) i oferuje dostęp do szkolnych warsztatów naprawczych.

Kanał Bydgoski

Płynąc dalej Kanałem Bydgoskim, mijamy sześć śluz, będących unikatowym rozwiązaniem hydrotechnicznym w tej części Europy. Brzegi nie są przystosowane do cumowania, jednak w wyjątkowych sytuacjach można delikatnie wpłynąć w nabrzeżną roślinność. Można też, po uzyskaniu zgody obsługi śluzy, przycumować w dolnym lub górnym awanporcie. Profesjonalną obsługę zapewnia przystań Gwiazda w Bydgoszczy (16 km) zapewniająca monitoring, odbiór nieczystości, prąd, toalety i prysznice.



Brda

Brdą płyniemy 15 km przez pozostałą część Bydgoszczy. W centrum wybetonowane brzegi wyposażone są w ucha lub polery cumownicze (zwracajmy jednak uwagę na zakazy postoju). Zacumować można na przystani kajakowej Ogniska TKKF Orzeł i Bydgoskiego Klubu Kajakowego (13,8 km), przy nabrzeżu cumowniczym (11,6 km), w klubach wioślarskich (10,4 km), przy nabrzeżu starej śluzy Kapuściska (6,1 km), przy nabrzeżu WOPR (2,8 km) lub w nowej Przystani Bydgoszcz na Wyspie Młyńskiej. Okazała marina, z budynkami o ciekawej nowoczesnej architekturze, jest wodniacką perłą polskich szlaków śródlądowych. Na przystani znajdują się hangary dla łodzi, siłownia, pomieszczenia dla zawodników klubu wioślarskiego oraz część hotelowo-konferencyjna. Turyści płynący przez Bydgoszcz drogą E70 znajdą tu kilkanaście gościnnych miejsc.

Wisła

Przed nami 140 km Wisły. Można się zatrzymać w piaszczystych zatoczkach pomiędzy ostrogami, uważając jednak na sieci rybackie i wystające umocnienia z kamieni. W Toruniu przystań statków turystycznych znajduje się przy Bulwarze Filadelfijskim, można też stanąć na przystani TKS Budowlani (734 km) lub AZS (735,7 km). Cumując w Toruniu warto zwiedzić pobliskie Stare Miasto wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO. W Solcu Kujawskim znajduje się przystań WOPR Salina (763,8 km), natomiast tuż za Bydgoszczą, na 775 km Wisły, działa port rzeczny Fordon.

Rzeką Wdą możemy wpłynąć do Świecia (zanurzenie do 50 cm) i zacumować pod zamkiem, obok małego kempingu. W Grudziądzu znajduje się przystań klubu wioślarskiego, z dużym basenem oraz dostępem do wody i toalet. Przed ujściem Nogatu, tuż przy śluzie Biała Góra, otwarto nowoczesną ▷

Przystań w miejscowości Santok.

Marina Czarnków.

Przystań Bydgoszcz na Wyspie Młyńskiej.

przystań żeglarską. W Tczewie można zacumować w nowej przystani zapewniającej dostęp do wody i prądu, z restauracją i kawiarnią. Stanąć można też na 927,5 km przy betonowym nabrzeżu (Leszkowy) oraz przy śluzie Gdańska Głowa (931 km). Na lewym brzegu Przekopu Wisły, 2 km przed ujściem do morza, znajduje się basen portowy w Świbnie.

Martwa Wisła

Za śluzą w Przegalinie na Martwej Wiśle znajduje się basen portowy RZGW w Gdańsku, a nieco dalej nowoczesna przystań w Błotniku (jedna z najważniejszych inwestycji projektu Pętla Żuławska). Tę piękną marinę otwarto w miejscu dawnej bazy przeładunkowej (gmina Cedry Wielkie). Budynek z przeszklonymi frontami skierowanymi w kierunku wody wzniesiono na palach. Na pomostach są wydzielone stanowiska cumownicze, a także oświetlenie oraz punkty poboru wody i prądu. Dzięki tej inwestycji Błotnik stał się nie tylko przystankiem wodnym, ale także mariną oferującą miejsca rezydenckie (do Górek Zachodnich jest stąd około 10 km).

Szkarpawa

Na Szkarpawę wpływamy przez śluzę Gdańska Głowa. Na rzece jest kilka miejsc do cumowania, są też dzikie zatoczki między szuwarami, które nadają się do rzucenia kotwicy. W Drewnicy (przed mostem i za mostem) znajdują się wygodne pomosty pływające. Na trzecim kilometrze jest prywatny pomost z dostępem do wody, prądu i toalet. W Rybinie powstała nowoczesna przystań żeglarska wraz z nabrzeżem pasażerskim, wyposażona w pomosty i sanitariaty. Na kei jest możliwość podłączenia jachtu do prądu. Uroczy drewniany pomost z punktami poboru wody i energii czeka w Osłonce, trzy kilometry przed Zalewem Wiślanym. Zbudowano tu schody z pomostu na koronę wału, wzniesiono budynek z zapleczem sanitarnym oraz wiatę biesiadną z dwoma stanowiskami kuchennymi. Wodniacy mogą rozbić namiot, skorzystać z boiska do siatkówki plażowej lub z miejsca na ognisko.

Nogat

Na Nogacie przepływamy przez cztery śluzy. U wejścia, gdzie Nogat spotyka się z Wisłą, powstała przystań żeglarska Biała Góra z pomostami, prądem, przyłączami wody, slipem, sanitariatami i kuchnią. W niedalekim Malborku możemy się zatrzymać w przystani OSIR, przy kładce dla pieszych oraz 300 m dalej przy restauracji na barce „U Flisaka". Na 21 kilometrze działa nowa przystań żeglarska Park Północny. To niezwykle atrakcyjne miejsce dla wodniaków, bo znajduje się blisko zamku krzyżackiego i centrum miasta. Na miejscu jest pole namiotowe, parking, sanitariaty z natryskami oraz kąpielisko. Można podłączyć jacht do prądu. Malborska przystań przyjmuje jednostki o długości do 10 metrów i zanurzeniu do 1,5 metra.

Nogat ma znacznie słabszy prąd od Wisły, a tafla wody w niektórych okresach roku szczelnie przykryta jest zielonym dywanem wodnej roślinności. Po drodze sporo jest plaż i dzikich miejsc na biwak.

MDW E70

W pobliżu Zalewu Wiślanego, gdzie rzeka tworzy niewielką deltę, płyniemy skrajem rezerwatu Ujście Nogatu.

Elbląg i Kanał Jagielloński

Żegluga Kanałem Jagiellońskim, łączącym Nogat z rzeką Elbląg, nie sprawia kłopotów. Większość brzegów porastają trzciny, na długich odcinkach kanał jest umocniony drewnianymi palikami. Za wrotami przeciwpowodziowymi, u wejścia do kanału od strony Nogatu, znajduje się dogodna do cumowania piaszczysta zatoczka.

W Elblągu sporo jest miejsc postojowych. W centrum możemy zacumować przy bulwarze Zygmunta Augusta, graniczącym ze starówką odbudowaną na przełomie XX i XXI wieku (najnowsza starówka w Europie), lub po drugiej stronie na przystani Fala (dobre miejsce na dłuższy postój). Na wysokości Portu Morskiego znajduje się zmodernizowana przystań Jachtklubu Elbląg z 70 miejscami postojowymi, dźwigiem, hotelem, dostępem do prądu i wody oraz przystań HOW Bryza.

Zalew Wiślany

Zalew Wiślany to nie tylko akwen morski, ale także część drogi E70. Znajduje się tu 10 portów i przystani. Na początku Mierzei Wiślanej, od zachodu, są dwa główne miejsca do cumowania w Kątach Rybackich: gwarny Port Kąty Rybackie oraz Przystań Neptun. W Krynicy Morskiej znajdują się baseny rybacki i jachtowy (pomosty pływające, prąd, woda i oświetlenie). Cztery kilometry od granicy z Rosją zlokalizowany jest port rybacki w Piaskach (nie jest osłonięty od strony zalewu). Na południowym brzegu, w Zatoce Elbląskiej, działa przystań w Kamienicy Elbląskiej – mały port rybacki bez infrastruktury sanitarnej, w Nadbrzeżu – przystań z pawilonem sanitarnym, dostępem do wody i prądu oraz największy port w Suchaczu – przystań z częścią rybacką i jachtową, osłonięta od wiatru, z sanitariatami, salą klubową, miejscem na ognisko, prądem i wodą.

Podążając w kierunku wschodnim, mamy do dyspozycji przystań w Kadynach (nie osłonięta od wiatrów) oraz w Tolkmicku, gdzie działa port oferujący pomosty cumownicze, sanitariaty, prąd i wodę. Port we Fromborku jest portem rybackim z przystanią żeglarską i żeglugi pasażerskiej oraz punktem odpraw granicznych. Zapewnia dostęp do prądu i toalet. W okolicy znajdują się chętnie odwiedzane bary i restauracje. Najdalej na wschód, w Nowej i Starej Pasłęce, znajdują się Dom Rybaka z tawerną oraz nowa przystań żeglarska. W kanale, 300 m od zalewu, jest port Nowa Pasłęka, natomiast 7 km dalej w głąb lądu – przystań w Braniewie z eleganckim budynkiem i niewielkim pomostem przytwierdzonym do wysokich betonowych pali.

Więcej informacji na stronie:
www.mdwe70.pl

Przystań Osłonka w pobliżu ujścia Szkarpawy do Zalewu Wiślanego.

Przystań w Elblągu.

4 lata edukacji morskiej w Gdańsku

Zakończył się czwarty sezon Programu Edukacji Morskiej w Gdańsku. Uroczystość z udziałem Mateusza Kusznierewicza, prezesa Fundacji Gdańskiej i pomysłodawcy programu, odbyła się w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 5 w Gdańsku.

Od 2010 roku podstawy żeglarstwa poznało prawie 14 tysięcy młodych gdańszczan. Na pokładach jachtów przepłynęli ponad 28 tysięcy mil morskich. Podczas uroczystości zakończenia sezonu Mateusz Kusznierewicz podkreślił, że gdański program to promocja żeglarstwa rozumianego jako ważny element lokalnej tożsamości. – Bogactwo tradycji morskich Gdańska to wartość, którą należy przekazywać młodym pokoleniom – mówił.

Realizującej program Fundacji Gdańskiej zależy na popularyzacji sportu i przekazywaniu wiedzy dotyczącej ochrony środowiska. Dzięki konkursowi ekologicznemu edukacja morska przekracza granice miasta, docierając do uczniów i nauczycieli w całym kraju. W tym roku siedemnastu laureatów konkursu filmowego „Nie lej wody!" przeżyło żeglarską przygodę – tygodniowy rejs na pokładzie „Generała Zaruskiego". Realizacja konkursu nie byłaby możliwa bez sponsorów: Ferrero Polska, producenta Kinder Mlecznej Kanapki, oraz Grupy LOTOS.

Uroczystość poprzedziło spotkanie Mateusza Kusznierewicza z gimnazjalistami. Na pamiątkę czwartej edycji programu honorowi goście otrzymali drewniane modele jachtów zaprojektowane na wzór tych, na których gdańscy gimnazjaliści uczą się żeglować. Ważnym elementem wydarzenia było ogłoszenie wyników konkursu „Woda żyje wśród nas", którego głównym celem było zwiększenie świadomości młodzieży na temat obiegu wody w przyrodzie i mieście. Autorzy najciekawszych plakatów i komiksów edukacyjnych z rąk Jacka Skarbka, prezesa Gdańskiej Infrastruktury Wodociągowo-Kanalizacyjnej, otrzymali atrakcyjne nagrody – tablety, karty podarunkowe, karty EURO26 Żeglarz oraz inne upominki. Najciekawsze prace eksponowane będą w galerii ulicznej w Parku Reagana.

FOT. ROBERT HAJDUK

Program Edukacji Morskiej w Gdańsku. Eksperyment zakończony sukcesem.

Uroczystość zakończył piknik żeglarski dla uczniów Zespołu Szkół nr 5. Sternicy Programu Edukacji Morskiej w Gdańsku prezentowali węzły, przeprowadzili szkolenie z pierwszej pomocy, razem z gimnazjalistami badali właściwości wody i rozegrali zawody w przeciąganiu liny.

W tym roku w ramach programu w rejs po zatoce wypłynęli także zwycięzcy akcji Kinder + Sport, którym towarzyszyli siatkarze Sebastian Świderski i Piotr Gruszka, natomiast na wiosnę udział w edukacyjnym rejsie zapowiedzieli zawodnicy drużyny LOTOS Trefl Gdańsk. Do zobaczenia w sezonie 2014.

Zuzanna Mojska

Symbole Gdańska: portowe żurawie i edukacja morska pod żaglami.

FOT. ROBERT HAJDUK

Szkoła na pokładzie – frajda jakich mało.

Gdynia 40 lat później

W 2014 roku mija 40. rocznica pierwszej gdyńskiej Operacji Żagiel. Z tej okazji miasto zorganizuje zlot żaglowców – impreza nazwana Operacja Żagle Gdyni odbędzie się od 15 do 18 sierpnia.

W kraju za żelazną kurtyną zlot najpiękniejszych żaglowców był rzeczą niezwykłą. Pamiętam tamto wydarzenie. A również to, w jak niezwykły sposób wpływało na życie miasta, także w późniejszych latach – mówił Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni, podczas listopadowej konferencji prasowej zapowiadającej przyszłoroczne wydarzenie. – Operacja Żagle Gdyni przyciągnie największe żaglowce, jednak tą imprezą chcemy przede wszystkim nisko się pokłonić historii Polski na morzu i historii zlotów wielkich żaglowców.

Jest ranek 21 sierpnia 1972 roku. O godz. 8.24 na wysokości duńskiego przylądka Skagen „Dar Pomorza" przekracza linię mety Operacji Żagiel '72. Polski żaglowiec jest pierwszą jednostką zza żelaznej kurtyny biorącą udział w tych regatach. I od razu, w debiucie, odnosi błyskotliwe zwycięstwo. Na pokładzie rozlega się okrzyk radości, a komendant Kazimierz Jurkiewicz uśmiecha się po raz pierwszy od pięciu dni. Zaledwie kilka minut później na mecie melduje się niemiecki „Gorch Fock". Dzięki zwycięstwu „Daru Pomorza" macierzysty port żaglowca Gdynia uzyskuje prawo organizacji zlotu dwa lata później, podczas kolejnej Operacji Żagiel. Tak narodziła się historia niezwykłego wydarzenia...

Zlot, który odbył się w Gdyni po dwóch latach, był pierwszym tego typu wydarzeniem za żelazną kurtyną – bezprecedensowym i wspominanym do dziś spotkaniem żeglarskiego Zachodu ze Wschodem. Przez cztery letnie dni przy gdyńskich kejach burta w burtę stały jednostki z całego globu, czasem nawet z państw, które nie utrzymywały z sobą stosunków dyplomatycznych. Żaglowce ze Związku Radzieckiego cumowały obok jachtów ze Stanów Zjednoczonych, jednostki z zachodnich Niemiec obok tych z NRD, statki polskie obok brytyjskich, francuskich i duńskich. A wszystko w doskonałej atmosferze międzynarodowego zrozumienia.

Operacji Żagiel 1974. Pierwszy taki zlot za żelazną kurtyną.

Wielkie marzenie o takiej imprezie mogło się ziścić między innymi dzięki Jance Bielak, mieszkającej w Anglii siostrze znanego dowódcy ORP „Iskra", komandora Juliana Czerwińskiego. Janka została zaangażowana do pomocy przez Sail Training Association, organizatora zlotów żaglowców. Opowiada o tym film dokumentalny „Janka. Morska księżniczka" (w listopadzie dokument dwukrotnie wyemitowała na swojej antenie TVP Polonia).

W 1974 roku największe wrażenie zrobiła transmitowana przez TVP na cały kraj w kolorze parada jednostek, które przepływały przed trybuną na statku badawczym „Profesor Siedlecki". Prowadził ją „Kruzenshtern", za nim płynął „Towariszcz" – zwycięzca regat, „Gorch Fock" i „Dar Pomorza", a dalej francuskie bliźniaki „La Belle Poule" i „Étoile", które burta w burtę wyszły z portu. Żeglarską elegancję prezentowały polskie jachty, które właśnie wróciły z wokółziemskich regat The Whitbread Round the World Race: „Otago" i „Copernicus". Kapitanem „Mestwina" była Krystyna Chojnowska-Liskiewicz.

W czasie imprezy zostało zawiązane Bractwo Kaphornowców, którego pierwszym grotmasztem wybrano Krzysztofa Baranowskiego. Swoje 40-lecie bractwo będzie świętować w czasie przyszłorocznego zlotu.

Bohdan Sienkiewicz

Goście zlotu sprzed 40 lat odwiedzają żaglowiec „Kruzenshtern".

FOT. ARCHIWUM AUTORA

W sierpniu przez przypadek znalazłem w serwisie aukcyjnym ofertę sprzedaży jachtu typu Taurus. Łódź była w bardzo kiepskim stanie. Ale na zdjęciach spostrzegłem, że kadłub jest pomalowany w podobny sposób jak „Kalisia", której armatorem był przed laty Kaliski Okręgowy Związek Żeglarski. Wystarczyło zadać kilka pytań właścicielowi, by potwierdzić, że to właśnie ta zasłużona jednostka, od początku związana z naszym miastem. Kupiliśmy łódkę i podjęliśmy decyzję o jej odbudowie.

Przewieźliśmy jacht ze Szczecina do Kalisza. Wymontowaliśmy wszystko, co dało się wymontować, łącznie z silnikiem, i przygotowaliśmy łódź do zimy. Wiosną dwóch szkutników doskonale znających „Kalisię" rozpocznie prace remontowe. Chcemy doprowadzić łódkę do takiego stanu, w jakim była w dniu wodowania, zachowując możliwie najwięcej elementów oryginalnego wyposażenia.

Jacht „Kalisia" podczas chrztu. Na pierwszym planie „Spaniel". Fot. Bogdan Manikowski

Szkoła Morka odbuduje „Kalisię"

Piotr Lewandowski i Bartek Czarciński, kapitanowie szkoły żeglarskiej Morka, kupili 35-letni zniszczony jacht typu Taurus (s/y „Kalisia"). Czy uda im się odbudować zasłużoną jednostkę?

Pod koniec lat 60. Czesław Gogołkiewicz, Edward Hoffman i Kazimierz „Kuba" Jaworski zaczęli prace projektowe nad jachtem typu Taurus, który miał wystartować w atlantyckich regatach OSTAR i w Admiral's Cup, chociaż przede wszystkim miał być uniwersalną jednostką klasy jednej tony. Projektowanie i budowa trwały półtora roku. Pierwszy taurus, który opuścił Szczecińską Stocznię Jachtową, otrzymał nazwę „Ogar". Ambitne plany udziału w Admiral's Cup niestety nie zostały zrealizowane, gdyż jacht spóźnił się na start o dwa dni. Przede wszystkim z powodu licznych formalności oraz niesprzyjającej pogody w drodze do Anglii. Kazimierz „Kuba" Jaworski po pierwszych próbnych rejsach tak pisał o swojej jednostce: „Wspaniała stateczność, małe opory steru, wygodna pozycja sternika, to wszystko pozwala na nadzwyczaj łatwe i skuteczne utrzymanie kursu. W żegludze na wiatr, w ciężkich warunkach, steruje się zupełnie bez wysiłku".

Pierwszy taurus wygrywał Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski, nie dając szans rywalom. W 1972 roku zwodowano drugi z taurusów – jacht „Karfi" (z powodzeniem żegluje i startuje w regatach do dziś). Dowództwo objął na nim kapitan Jerzy Siudy.

„Kalisia" jest młodszą siostrą „Karfiego". W marcu 1977 roku przedstawiciele okręgowego związku żeglarskiego zostali przyjęci przez ówczesnego wojewodę kaliskiego Zbigniewa Chodyłę. Zaproponowali powołanie społecznego komitetu budowy jachtu. Wojewoda zapytał: „A ile to kosztuje?". I po chwili dodał: „To my wam ten jacht zbudujemy, byle tylko dobrze służył naszemu województwu". W grudniu 1977 roku Szczecińska Stocznia Jachtowa otrzymała zamówienie na łódź typu Taurus. Chrzest odbył się w maju 1979 roku. Jacht żeglował od 1979 do 1991 roku (z przerwą spowodowaną stanem wojennym). W roku 1992, ze względu na kłopoty finansowe Kaliskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego, przekazano go YKP Kalisz. Przez 12 lat „Kalisia" odbyła 119 rejsów, pokonując 57 tys. mil.

Następnie jacht odkupił prywatny armator. Kadłub trafił do Kalisza, ponieważ wymagał remontu, by móc dalej pływać po morzu, a następnie powrócił do Szczecina. Tam niestety „Kalisia" nie miała szczęścia. Podczas wodowania na łódź przewrócił się dźwig. Uszkodzona została część kokpitu oraz poszycie na prawej burcie. Od uderzenia o beton wygiął się też kołnierz mocujący balast do dna. Od tego czasu jacht już nie został zwodowany i przez kilka lat czekał na nowego właściciela. Niestety przed sprzedażą łódka została poddana liftingowi, który polegał na wygipsowaniu kadłuba, nawet okna nadbudówki przykręcono na gips. Jakby nieszczęść było mało, jacht został rozkradziony ze wszystkiego, co dało się łatwo wymontować. Pozostał balast, silnik bez rozrusznika, pompy paliwa, podwięzia wantowe, sztagownik i pięć kabestanów. To niewiele, ale argumentem przemawiającym za odbudową jednostki jest zdrowy, trzymający kształt kadłub.

Na przyszły rok zaplanowano zdemontowanie pokładu, naprawę lub wymianę pokładników i wykonanie nowego pokładu. Następnie kadłub zostanie odwrócony stępką ku górze. Wymienimy poszycie lub uzupełnimy ubytki (do wymiany jest około 20 proc. poszycia). Odbudowa będzie trwać od dwóch do pięciu lat (zależnie od możliwości finansowych). Renowacja pochłonie od 250 tys. do 300 tys. złotych. Dlaczego porywamy się na tak kosztowną i czasochłonną pracę? Dla nas „Kalisia" ma dużą wartość sentymentalną. Prawie tysiąc osób z naszego miasta wyruszyło na jej pokładzie w morze. Był wśród nich także mój tata, związany z jachtem od początku. W jakiś sposób ta łódź ukształtowała środowisko żeglarskie, w którym dorastaliśmy. Była symbolem miasta i dumą kaliskich żeglarzy. Dlatego nie mogliśmy pozwolić, by słuch o niej zaginął. Informacje o postępach prac remontowych będziemy publikować na łamach „Wiatru" oraz na specjalnie stworzonym blogu: kalisia.morka.pl.

Bartek Czarciński

Mieczówką dookoła Bałtyku

Iwona (67 lat) i Marek (75 lat) Tarczyńscy w towarzystwie wiernej suczki Mili opłynęli Bałtyk mazurską łódką. Żeglowali 85 dni. Zazdrościmy odwagi, podziwiamy umiejętności i wsłuchujemy się w ich niezwykłą opowieść.

Nie trzeba zdobywać oceanów, by organizować ambitne rejsy. W majowym wydaniu „Wiatru" zamieściliśmy relację Iwony i Marka z podróży dookoła Europy. Podczas wyprawy nazwanej „Pierwsze polskie przejście jachtem mieczowym z Morza Śródziemnego na Morze Północne, spod Marsylii do Amsterdamu", żeglarze pokonali Gibraltar, wody Atlantyku, Zatokę Biskajską i Kanał Angielski. Przez trzy i pół miesiąca przepłynęli 3410 mil. Latem tego roku wybrali się na Bałtyk. Zaplanowali długą i ambitną trasę. Ponownie pożeglowali jachtem „Cerberyna-Mila 2" (łódź typu Antila 24 z 2010 roku, ze wzmocnionym kadłubem, powiększonym balastem i dwoma silnikami zaburtowymi o mocy 10 KM). Odwiedzili osiem krajów, Wyspy Alandzkie i 55 portów. Oto relacja, którą załoga przygotowała specjalnie dla czytelników „Wiatru".

Początkowo chcieliśmy opłynąć Bałtyk bardzo szerokim łukiem. Przez Morze Północne, Morze Norweskie (płynąc wzdłuż wybrzeża Norwegii aż do Narwiku), dalej przez śródlądowe wody Szwecji na Zatokę Botnicką i następnie wschodnim brzegiem Bałtyku do Polski. Świadomi trudów tego szlaku, powiększyliśmy płetwę sterową, usprawniliśmy dostęp do zblocza mieczowego i przebudowaliśmy instalację wody pitnej – zwiększając zbiorniki i przenosząc je z bakisty do kajuty, przez co obniżył się środek ciężkości łódki. Ale mimo to w trakcie rejsu musieliśmy zweryfikować plany...

Start znad Zatoki Kilońskiej

Na lawecie przerzucamy łódź do portu w Laboe nad Zatoką Kilońską. Stąd kierujemy jacht do Kanału Kilońskiego. Na jego 55 kilometrze (licząc od wschodu) skręcamy na północ, na rzekę Eider. Zanim otwarto kanał (w 1895 roku) rzeka ta była ważną drogą wodną łączącą Bałtyk z Morzem Północnym. Dziś jest trochę zapomnianym, ale wciąż znakomitym szlakiem, z wieloma marinami, pozwalającym płynąć pod pełnymi żaglami. Od Friedrichstadtu na rzece pojawiają się pływy, które jednak nie utrudniają żeglugi. Niestety, nasza sielankowa podróż kończy się w mieście Tönning, tuż przed Morzem Północnym...

Niesforne Morze Północne

Nocą pada rzęsisty deszcz i zrywa się potężny zachodni wiatr. Przed południem, gdy trochę się rozjaśnia, próbujemy wyjść w morze. Niestety, wieje z zachodu z prędkością 28 węzłów. Na płyciznach fale idące od morza zderzają się z odpływem i nurtem rzeki, powstaje groźne i trudne do pokonania spiętrzenie wody. Zawracamy do portu. Następnego dnia znów leje i mocno dmucha, nawet nie próbujemy odbijać. Dopiero w sobotę wiatr cichnie i pojawia się słońce. Na silniku przeprawiamy się przez zatokę i śluzę otwierającą przed nami Morze Północne. Trzymamy kurs na zachód, bo podczas odpływu po lewej i prawej odsłaniają się licznie osuchy. Dopiero minąwszy przeszkody stawiamy żagle i zaczynamy się kierować ku północy.

Ostrym półwiatrem docieramy w okolice Sankt Peter-Ording. Za nami rozległy front burzowy zwiastuje poważne problemy. Porywisty wiatr pędzi ciemne chmury. Zaczyna grzmieć, padać i gwałtownie podnoszą się fale. Skręcamy na wschód. Chcemy znaleźć schronienie w zatoce Tümlauer. Gdy wchodzimy w wąski kanał między osuchami, wysoka fala zalewa silnik. Na drugim nie jesteśmy w stanie pokonać prądu i przeciwnego wiatru. Zawracamy więc i pędzimy na północ, w kierunku wyspy Pellworm. Po drodze dogania nas druga burza, wieje z prędkością 30 węzłów, biją pioruny i robi się ciemno. Bez żagli, na samym olinowaniu, płyniemy 7 węzłów. Przyjemnie nie jest. Jesteśmy przemoczeni, ale na szczęście łódka trzyma się dzielnie. Po ciężkich zmaganiach, lawirując wśród osuchów, zziębnięci wchodzimy do małego portu Tammensiel. Mamy tak dość, że od razu płacimy za dwie doby...

Trzeciego dnia rano pokazuje się słońce i słabnie wiatr. Podczas przypływu, gdy łódź podnosi się z mulistego dna, ruszamy na wyspę Amrum. Tym razem wiatr sprzyja, a wyspy Pellworm i Hooge osłaniają nas od fal idących z otwartego morza. W słońcu możemy wreszcie podziwiać piękno Wysp Fryzyjskich. Po południu dobijamy do portu Wittdün. Czas upływa na suszeniu i przedmuchiwaniu unieruchomionego silnika. Rejs dopiero się rozpoczął, a zła pogoda zabrała nam już 3 dni.

Burza goni burzę

Rano ruszamy wraz z przypływem. Zmierzamy na północ oznaczonym kanałem między wyspami Amrum i Föhr. Po półgodzinnej żegludze silnik wydaje odgłos kichnięcia i gaśnie na amen. Na szczęście mamy drugi. Zawijamy do portu Hörnum, na południowym nosku wyspy Sylt, która do złudzenia przypomina naszą Mierzeję Helską. Nazywana jest Saint-

Jacht „Cerberyna-Mila 2" typu Antila 24 opłynął większą część Europy i Bałtyku. Fot. Waldemar Ufnalski

FOT. IWONA I MAREK TARCZYŃSCY (5)

Trasa tegorocznego rejsu Iwony i Marka Tarczyńskich wiodła przez Danię i Szwecję. Przepłynęli ponad 1800 mil. Rys. Bogusław Lepiesza / „Wiatr”

-Tropez północy. Niegdyś była ulubionym miejscem odpoczynku Marleny Dietrich. Wśród wysokich wydm zielenieją pola golfowe i wznoszą się luksusowe hotele (najlepsze apartamenty za 1600 euro na dobę).

Nazajutrz Morze Północne wciąż nie jest dla nas łaskawe. Gdy jesteśmy w połowie wyspy Sylt, dopada nas kolejna burza z deszczem i piorunami. Zrzucamy grot i idziemy na samym foku i silniku, który niestety po jakimś czasie znowu gaśnie. Burza przechodzi, stawiamy żagle, płyniemy, mija godzina, zjawia się następna burza – i tak w kółko. W końcu zmęczeni ciągłą pracą na pokładzie, między wyspami Sylt i Rømø (opływając strefę zamkniętą), kierujemy się do duńskiego portu Havneby (wschodni brzeg wyspy Rømø). W złym nastroju spędzamy wietrzny i ponury wieczór – pierwszy w Danii.

Plątaniną lokalnych kanałów wychodzimy we mgle na otwarte morze. Początkowo długimi halsami płyniemy na żaglach, później wiatr gaśnie, pokazuje się słońce, a morze zamienia się w lustrzaną taflę. Terkotamy spokojnie na silniku do długiego kanału Grådyb prowadzącego do portu Esbjerg osłoniętego wyspą Fanø. Wchodzimy podczas odpływu, obserwując, jak w naszą stronę przesuwają się białe płaty jak stada kaczek. To silny prąd pływowy w wąskim kanale bije pianę i niesie ją środkiem nurtu na morze. Nasza prędkość spadła o połowę. Ten prąd za kilkadziesiąt godzin stanie się naszym utrapieniem.

„Życie pisane na wodzie pianą”

Basen jachtowy przy nabrzeżu frachtowym jest dobrze osłonięty. Nie odczuwamy gwałtownej zmiany pogody – nocą wanty milczą i dopiero rano budzi nas charakterystyczny jęk. Jest pierwszy dzień lata. Wieje z prędkością 30 węzłów z zachodu. Stoimy. Opatuleni w sztormiaki zwiedzamy miasto. Główną atrakcją jest muzeum morskie w latarniowcu z 1913 roku. Dopiero czwartego dnia odbijamy, ale już w zatoce widać, że sprawa nie będzie łatwa. Tor wodny jest pełen piany, a fale podrzucają łódkę jak zabawkę. Za wyspą Fanø wpadamy w objęcia mocnego szkwału i grzywiastych fal od dziobu. Nie ma sensu żeglować dalej, bo ryzyko jest zbyt duże, a przyjemność żadna. Postanawiamy czekać. Wieczorem niebo się chmurzy, a wiatr osiąga 7 stopni Beauforta. Rano podejmujemy kolejną próbę. Odbijamy przy średniej wodzie, zakładając, że prąd odpływu pozwoli nam pokonać tor wodny. Jednak za cyplem fale gwałtownie rosną, ich grzbiety zaczynają się załamywać, zalewając łódkę i nas. Silny prąd odpływu, który dodaje szybkości, w zderzeniu z morską falą wytwarza spiętrzenie, którego nie możemy pokonać. Wysoka fala jest za krótka, żeby po niej żeglować. Przez klapy zejściówki woda zaczyna się dostawać do wnętrza. Płynąc trochę pod kątem do fali, poprawiamy nieco sytuację, ale w wąskim kanale lawirowanie w tych warunkach, z wyskakującym z wody silnikiem, jest niemożliwe. Z trudem robimy zwrot i wracamy do portu o połowę wolniej – z wiatrem i falą, ale pod prąd.

Nazajutrz, nauczeni doświadczeniem, czekamy, aż osłabnie prąd odpływu. Odbijamy dopiero przed 10.00. Decyzja dobra – na końcu toru fale są mniejsze. Z trudem pokonujemy wał wodny i żeglujemy na północ, omijając liczne strefy zastrzeżone. Wiatr tężeje, a fale rosną. W południe sztorm, w porywach siódemka od dziobu – jest bardzo ciężko. Przedzieramy się pod wiatr na silniku i kawałku foka. Dopiero gdy rozpoczynamy żeglugę półwiatrem, a fala się wydłuża i staje się mniej dokuczliwa, dostawiamy grot i rozwijamy więcej przedniego żagla. O 20.00 widzimy główki portu Hvide Sande, ale wejście od południa jest niemożliwe z powodu wysokiej fali i silnego prądu. Aby dostać się między falochrony, musimy wykonać duży łuk.

reklama

Znów stoimy

Rano na wydmach wiatromierz pokazuje 28 węzłów. Stoimy. Wzdłuż brzegu, na ławkach, siedzi nieruchomo sporo starszych osób, głównie kobiet, owiniętych w pledy. To chorzy na tarczycę inhalują morskie powietrze nasycone wilgocią i jodem. Czekamy na mechanika z serwisu motorowodnego. Sympatyczny Erik ma łódkę zrobioną w Polsce i z tego powodu pewien sentyment do Polaków. Zjawia się o 8.15. Od razu stwierdza defekt w gaźniku. Sprawnie rozbiera układ paliwowy, gaźnik zabiera do warsztatu, zjawia się po dwóch godzinach, w kilkanaście minut montuje silnik, sprawdza, jak pracuje i podaje cenę: 750 koron. ▷

Nadzieja umiera ostatnia...

W południe ruszamy do Thorsminde. Wiatr w porywach sięga 6 stopni, fale wysokie, ale niegroźne, bo płyniemy bakształagiem. Byłoby nawet przyjemnie, gdyby nie przejmujący chłód. W porcie stoimy burtą do stałego pirsu na wysokich palach (skok pływu sięga 1,5 m). W nocy wiatr zmienia kierunek, łódkę zaczyna dopychać do pomostu. Nad ranem przecumowujemy ją i odpowiednio rozmieszczamy odbijacze. Wiatr, niestety, tężeje do 33 węzłów – dla nas to ciężki sztorm. Rezygnujemy z żeglowania w nadziei na lepszą pogodę jutro...

Zwiedzamy muzeum noszące imię brytyjskiego okrętu wojennego „St. George", który w grudniu 1811 roku zatonął tu wraz z towarzyszącym mu okrętem „Defense". Zginęło wówczas ponad 1300 marynarzy. Uratowało się tylko 17. Sztorm o sile huraganu wrzucił obie jednostki na mieliznę w pobliżu Thorsminde. Wysokie wydmy łagodnie opadają na piaszczysty brzeg. Co kilkaset metrów widać wystające z wody czarne głowy skał. Jak mogło tu zginąć tylu ludzi? Tragedia wydarzyła się w zimowej temperaturze, podczas sztormu, który przewracał szalupy jak dziecinne łódeczki. Skóra nam cierpnie, gdy czytamy tabliczki z nazwami statków, które na tym wybrzeżu zakończyły swój żywot.

Trudna decyzja: zmiana trasy

Za nami trzy tygodnie tęgich zachodnich i północnych wiatrów. W wyścigu z czasem straciliśmy już 10 dni, a to nie koniec czekania. Jesteśmy nieco przygnębieni. Wobec niekorzystnej sytuacji barycznej i kiepskich prognoz, oczywiste staje się to, że do Narwiku dotrzemy dopiero w sierpniu. Dlatego podejmujemy trudną decyzję o zmianie trasy – płyniemy przez Limfjord do Göteborga i dalej przez Kanał Gotyjski (Göta Kanal) do Sztokholmu.

Przeprawa w poprzek Danii

Ruszamy z Thorsminde. W kanale portowym okazuje się, że silnik nie może wskoczyć na wysokie obroty. Wracamy i wzywamy serwis (oczywiście Erika). To oznacza kolejne trzy dni czekania. Naprawa kosztuje tym razem aż 3760 koron. Gdy ponownie wyruszamy, wieje mocno, ale od lądu, więc nie ma dużych fal. Płyniemy bakształagiem, sześć węzłów na pełnych żaglach. Przed zmierzchem zawijamy do Thyboron, przy wejściu do Limfjord. W odróżnieniu od Morza Północnego pełno tu jachtów, mariny zapchane – żeglarskie życie tętni. Cały ten śródlądowy szlak przez północną Danię jest przepiękny, można nim żeglować tygodniami. Płyniemy przez port Nykøbing, gdzie wieczorem, podczas opuszczania flagi, grany jest na trąbce piękny hejnał, i przez Aalborg z ciekawym muzeum morskim. Mamy korzystny wiatr, jakby rekompensatę za poprzednie utrapienia, i już trzeciego dnia docieramy do porciku Asaa na bałtyckim brzegu Danii.

Kattegat

Nazajutrz, późnym popołudniem, przy spokojnym morzu zawijamy na wyspę Læsø. To ostatni duński przystanek na naszym szlaku. Marina zapchana po brzegi. Po pięć jachtów cumuje burta w burtę. Nam udaje się wślizgnąć między duży jacht norweski a kuter rybacki. Ruszamy do Göteborga (35 mil). Pogoda słoneczna. Prędkość: 5 węzłów. Duży ruch jachtów. Wpływamy na rzekę Göta älv, a dalej do mariny Lilla Bomen. Leży ona w obszarze starego miasta otoczonego potężnym szańcem i fosą. Przy wejściu cumuje replika osiemnastowiecznego żaglowca „Göteborg", który zatonął u wejścia do portu, gdy załoga świętowała powrót do ojczyzny.

Kanałem Gotyjskim na wschód

Göta älv, uregulowana kilkoma śluzami, prowadzi do jeziora Vänern. Idziemy pod pełnymi żaglami fordewindem lub bakształagiem, przy wietrze 4, 5 stopni Beauforta. Dopływamy do miejscowości Vänersborg leżącej na południowo-wschodnim krańcu jeziora, które jest 50 razy większe od Śniardw i zajmuje trzecie miejsce pod względem powierzchni w Europie. Pełno tu zatoczek, wysepek i miejsc do biwakowania. Obieramy kurs na przytulną marinę Spiken na półwyspie Kållandsö. Osobliwością przystani są dwa stare jednocylindrowe silniki do kutrów z 1911 roku (odpalane na życzenie turystów za opłatą kilkudziesięciu koron). Z mariny Spiken zmierzamy do Sjötorp, gdzie rozpoczyna się Kanał Gotyjski.

W biurze otrzymujemy plany i foldery. Za naszą łódkę (kategoria do 9 metrów) płacimy 4830 koron szwedzkich (około 2415 zł). W cenie mamy postoje w marinach oraz przejście przez 59 śluz. Dostajemy naklejkę, którą trzeba umieścić na jachcie w widocznym miejscu. Największą atrakcją Kanału Gotyjskiego jest siedmiokomorowa śluza, tzw. schody króla Johanna Carla. Pokonanie szlaku to pięć dni relaksowej żeglugi, którą w dużej części odbywamy w towarzystwie większych polskich jachtów: „Stefani" ze Szczecina z poznańską załogą oraz „Delphii VI" z Gdańska.

Za ostatnią śluzą w Mem bierzemy kurs na Arkösund. Wiatr o sile pięciu stopni (w porywach szóstka) daje nam prędkość sześciu węzłów. Uczymy się żeglować w szkierach – płyniemy na zrefowanym grocie i foku, z podniesionym do połowy mieczem. Trzymamy się toru wodnego między wysepkami i skałami, reagując na zawirowania wiatru.

Sztokholm

Cumujemy w marinie Wasa w Sztokholmie. Tu, podobnie jak w ostatnich portach, ogromny tłok. Nieopodal portu jest pomnik ofiar katastrofy promu „Estonia" (rok 1994; ponad 850 ofiar). Autorem pomnika przedstawiającego otwarty dziób promu jest Polak Mirosław Bałka. Kilkakrotnie odwiedzamy muzeum okrętu „Vasa", które swoją organizacją i ekspozycją robi niepowtarzalne wrażenie. Sam okręt, wydobyty z morza w 1961 roku, po 333 latach od zatonięcia, wygląda imponująco.

Antilę 24 wyposażono w dwa silniki zaburtowe o mocy 10 KM.

Pierwsze oblicze Bałtyku: wietrzne i chłodne...

...oblicze drugie: spokojne...

...trzecie oblicze: słoneczne...

...czwarte: upalne i senne. Suczka Mila zasnęła na wachcie.

Kurs na Wyspy Alandzkie

Ze Sztokholmu płyniemy na północny wschód, przedzierając się między wyspami szkierów. Najpierw zawijamy do Vaxholm, później do Kapellskär. Mijamy dziesiątki wysepek i zatoczek – przepięknych miejsc na postój. Na szlaku ruch ogromny. Setki jachtów pod różnymi banderami zmierzają w różne strony. Kursują też żółte promy lokalnej komunikacji. Od czasu do czasu dostojnie przemieszczają się wielkie pasażerskie promy z Helsinek, Rygi i Tallina.

Przed nami Alandy. Na otwartym morzu otacza nas tuman mgły osiadającej kroplami na żaglach, sztormiakach i czapkach. Widzialność bardzo marna, mimo że dmucha czwórka. Płyniemy bajdewindem wpatrzeni w GPS i kompas. Zaczynają dręczyć nas sygnały mgłowe promów i frachtowców. To bardzo deprymujące. Sprzątamy żagle i terkoczemy wolno na silniku.

Po południu cumujemy w ÅSS Marina w Marienhamn, stolicy archipelagu. Na podwieczorek alandzki przysmak – placek ze śmietaną polany sosem truskawkowym. Następnego dnia zwiedzamy muzeum morskie i czteromasztowy żaglowiec „Pomern" ze sławnej flotylli kapitana Gustafa Eriksona. Z Marienhamn bierzemy kurs na wyspę Sottunga. Z lekkim wiatrem opływamy południowe Alandy i przez labirynt kanałów, między urzekającymi szkierami, docieramy do celu. Na wyspie cisza, spokój, kilkanaście jachtów na cumach i trochę turystów w restauracji. W drodze na fińską wyspę Korppoo znów wpadamy w zawiesistą mgłę ograniczającą widoczność do kilkudziesięciu metrów. Z trudem trafiamy na ukryte wśród wysokich skał wejście do mariny Verkan.

Jak się nie zgubić w labiryncie?

Rano jak najszybciej płyniemy do portu Kasnäs, z którego jest dobre wyjście na półwysep Hanko. Jednakże w plątaninie kanalików, wąskich przesmyków i zatok zaczynamy błądzić. Wystarczy chwila nieuwagi, by zejść z wybranego szlaku. Na skrzyżowaniach szkierowych dróg nie wolno odrywać wzroku od odbiornika GPS. W końcu zaczynamy żeglować „po kablu", czyli w ślad za podwodnym kablem elektrycznym zaznaczonym na mapie. W ten sposób bez problemów dopływamy do toru wodnego oznakowanego bojami, który wiedzie nas wokół cypla Hanko do mariny we wschodnim porcie. W centrum stoi piękny monument „Odlatujące żurawie", poświęcony emigrantom, którzy w latach 30. XX wieku opuścili półwysep.

Z wizytą u konsula w Tallinie

Z Hanko płyniemy w głąb Zatoki Fińskiej do Porkkala. Później, omijając Helsinki, wykreślamy kurs przez zatokę do Estonii. Płyniemy na południe pod pełnymi żaglami, wspomagając się silnikiem. Wiatr 3, 4 stopnie Beauforta ze zmiennych kierunków. Po sześciu godzinach widzimy przez lornetkę wieżę telewizyjną Tallina wskazującą kierunek do mariny Pirita. Przed wieczorem zawijamy do wielkiej, trochę zaniedbanej poolimpijskiej przystani i cumujemy burtą przy pontonie dla gości. Przez trzy dni zwiedzamy miasto, odwiedzamy konsula generalnego RP i prosimy go o pomoc w załatwieniu pozwolenia na przejście przez strefy zastrzeżone enklawy kaliningradzkiej (nie mamy rosyjskich wiz). Konsul obiecuje zająć się sprawą.

W Tallinie powoli rozpoczynamy powrót. Znów kierujemy się na zachód, do portu Dirhami. To strategiczne miejsce dla żeglujących do Finlandii, więc prawie wszystkie miejsca w marinie są zajęte przez fińskie jachty powracające do kraju. W nocy zaczyna wiać silny południowy wiatr i wanty świszczą dobrze znaną melodię. Próba wyjścia w morze kończy się niepowodzeniem. Stoimy. Z fińskiego jachtu „Matylda" otrzymujemy zaproszenie na małe party i kilka kieliszków metaxy. Nazajutrz ruszamy, ale droga strasznie się ślimaczy, bo przy ostrym kursie słaby wiatr nie daje żadnej szybkości. Po 10 godzinach dobijamy do portu Virtsu na północnym krańcu Zatoki Ryskiej. Okazuje się, że jesteśmy jedynym jachtem, który tu przybył, ▷

bo pontony po awarii są zamknięte. Cumujemy na własną odpowiedzialność. W nocy uderza potężny podmuch, a widoczne z daleka błyskawice nadciągają nad port. Niebieskie światło błysków prawie zupełnie nie gaśnie. W kabinie jest jasno jak w dzień. Fala z morza przedziera się przez falochrony i zaczyna rzucać łódką jak na otwartej wodzie – osiem odbijaczy żałośnie piszczy na dociskanej burcie. Wiatr gwiżdże na wantach melodię na 10 B. W końcu nadciąga ściana deszczu – miło jest wtedy siedzieć w szczelnej i ciepłej kabinie. Ze względu na kiepskie prognozy rano przestawiamy łódź do nowoczesnej mariny w Kuivastu na pobliskiej wyspie Muhu.

Zatoka Ryska

Nazajutrz na Zatoce Ryskiej wiatr tężeje do piątki, a fala zaczyna być bardzo dokuczliwa. Wokół szaro, niebo pełne chmur, co chwila przelatują tumany mgły. Przed nadciągającą burzą chronimy się w marinie Roomassaare na wyspie Saaremaa (4 km na zachód leży znane miasteczko Kuressaare, ze średniowiecznym zamkiem mieszczącym muzeum kultury i historii bałtyckiej).

Przed nami rybacki port Möntu, gdzie mamy prąd, wodę, toalety i prysznice w nowo wzniesionym budynku, ale brakuje osłony od wiatrów południowo-wschodnich. Nieopodal odnajdujemy duże składowisko pontonów i pomostów jachtowych, częściowo połamanych. Bosman wyjaśnia, że przystań jachtową zniszczył silny sztorm. Z jej odbudową czekają na usypanie ochronnego falochronu. W południe sztorm – znów stoimy.

W końcu, mimo niekorzystnego wiatru i dużego zafalowania, odbijamy do łotewskiego Ventspils. Wiatr przyspiesza do 25 węzłów, fale szybko wypiętrzają się do dwóch metrów, a z niskich chmur zaczyna lać. Musimy zmienić kurs, odpadamy daleko na wschód, w kierunku cypla Kolka. Dopiero pod osłoną łotewskiego brzegu możemy wrócić na poprzedni kurs. Na silniku i maksymalnie zrefowanych żaglach docieramy pod wieczór do Ventspils. Tu sztormowa pogoda zatrzymuje nas aż na cztery dni. Dwukrotnie próbujemy wyjść w morze – bezskutecznie. Ten rejon Bałtyku pokazuje nam swoje groźne oblicze.

Do domu blisko i daleko

Doczekawszy się nieco słabszego wiatru i mniejszego zafalowania, ruszamy na południe. Trasa z Lipawy do Kłajpedy jest jedną z najprzyjemniejszych podczas naszego rejsu. Na dość długiej fali żeglujemy z szybkością pięciu węzłów, na pokładzie jest sucho i sennie od przyjemnego kołysania. W Kłajpedzie zawijamy do mariny Old Castle znajdującej się w fosie starego fortu artyleryjskiego. Jedynym mankamentem tej miłej przystani jest zielony kożuch rzęsy. Nad kanałem wprowadzającym do mariny jest obrotowy most, otwierany na 15 minut co godzinę (w dzień i w nocy). Obiekt ozdobiony jest intrygującym monumentem postaci wypełzającej z wody po ścianie kanałku, z latarnią w kościstej dłoni. Postać w kapturze, ale bez twarzy, przyciąga turystów, którzy usiłują wcisnąć własną głowę w mroczną pustkę pod kapturem.

W Kłajpedzie cumujemy trzy dni. Otrzymujemy informację z konsulatu RP w Kaliningradzie, że nasz wniosek, wysłany z Tallina, został pozytywnie rozpatrzony i wszystkie placówki rosyjskiej straży granicznej wiedzą, że polski jacht „Cerberyna-Mila 2" uzyskał pozwolenie na przejście przez strefę poligonową 117 i zachodnią strefę przybrzeżną. Żegnamy Kłajpedę i przez kaliningradzkie wody terytorialne Rosji bierzemy kurs na Górki Zachodnie. Po przekroczeniu granicy litewsko-rosyjskiej bezskutecznie próbujemy się połączyć przez radio ze strażą graniczną. Dopiero telefonicznie uzyskujemy łączność (nr +74 012 691 090). Zgłasza się oficer dyżurny i informuje, że „zna temat" i osobiście powiadomi wszystkie punkty morskiej służby granicznej, które zapewnią nam swobodne przejście terytorialnych wód i stref zastrzeżonych. Wiedząc, że mamy awarię silnika, proponuje nam wejście do portu w Bałtyjsku.

Płyniemy 4, 5 mil od brzegu. Na GPS co chwilę widać rejony poszukiwań geologicznych i poligony wodne. Pokonujemy je z pewnym niepokojem, ale nikt nie interweniuje. Gdy mijamy pławę Taran i bierzemy kurs na Bałtyjsk, dogania nas patrol i informuje, że Bałtyjsk nas nie przyjmie. Musimy więc gnać do Polski. Wieje piątka. Płyniemy z wiatrem. Na dużej fali stale grozi nam niekontrolowana rufa, ale zakładanie kontrszotów na jachcie mieczowym w nocy byłoby niebezpieczne. Zrzucamy więc grot i płyniemy na samym foku, pomagając sobie silnikiem.

Nad ranem wchodzimy w tor podejściowy do Górek Zachodnich, gdzie wkrótce nasza towarzyszka Mila, po wielu godzinach oczekiwania, z radością wyskakuje na ląd. Jeszcze nie skończyliśmy cumować łodzi, a już składa nam wizytę sierżant z pretensjami, że od Krynicy Morskiej straż graniczna bezskutecznie usiłuje nawiązać z nami łączność radiową. Uznał, że przejście przez wody terytorialne Rosji, mimo że jesteśmy obywatelami unii, upoważnia go do przeprowadzenia kontroli dokumentów i jachtu. Po godzinie, o świcie, życzy nam dobrej nocy i opuszcza jacht, pozostawiając bałagan i niesmak.

Rano ruszamy na Przekop Wisły. Płyniemy do śluzy Gdańska Głowa, za którą (w Drewnicy) musimy położyć maszt, bo most zwodzony jest uszkodzony. Na nocleg stajemy w Rybinie.

Odwiedzamy Zalew Wiślany, gdzie latem 1948 roku Marek zaczynał żeglowanie. Zatrzymujemy się w Kątach Rybackich, płyniemy do Tolkmicka, a następnie do Elbląga, skąd na lawecie nasza łódź wraca na Zalew Zegrzyński. Po wodowaniu w Nieporęcie, otaklowaniu i umyciu łodzi, płyniemy pod żaglami do macierzystego Jacht Klubu Politechniki Warszawskiej. To koniec rejsu. Trwał 85 dni. Przepłynęliśmy ponad 1800 mil (średnio 20 mil na dobę). Poznaliśmy wspaniałe akweny Bałtyku, miasta, ludzi... Wzbogaciliśmy też wiedzę i praktykę żeglarską. Dokąd teraz poprowadzi nas nasza dzielna mieczówka?

Iwona i Marek Tarczyńscy

Koniec rejsu. Za rufą 85 bałtyckich dni. Fot. Waldemar Ufnalski

Kurs na Shanties 2014

Kilka tygodni przed 33. edycją festiwalu Shanties rozmawiamy z Krzysztofem Bobrowiczem z fundacji Hals, która krakowską imprezę organizuje już 20 lat.

Shanties to nie tylko największy polski festiwal pieśni żeglarskich, ale także największe tego typu wydarzenie na świecie organizowane w sali koncertowej. Przez kilka dni podczas kilkunastu koncertów festiwal gości około 10 tys. żeglarzy, miłośników szant, pieśni kubryku, folku, poezji, ballad i piosenek turystyczno-żeglarskich. Na Shanties przyjeżdżają słuchacze z całej Polski. Tej zimy Kraków będzie najważniejszym polskim portem od 20 do 23 lutego. Keja Centrum Kultury „Rotunda" już czeka – koncerty odbywać się będą pod hasłem „Żeglarze południowych mórz". Oczywiście będziemy tam z wami – magazyn „Wiatr" jest patronem prasowym imprezy.

WWW.SHANTIES.PL

Shanties 2012. Na scenie zespół Atlantyda.

Magazyn „Wiatr": Przed nami 33. festiwal. Pamiętasz początki imprezy?

Krzysztof Bobrowicz: Znam je trochę z opowiadań. Na początku był to po prostu harcerski zjazd drużyn wodniackich, które prezentowały repertuar na co dzień grany przy ogniskach. Organizatorem był Młodzieżowy Klub Morski „Szkwał". Pierwsze koncerty odbyły się w piwnicy, dla 60 osób. Ale szanty trafiły w Krakowie na bardzo podatny grunt. Impreza szybko się rozrastała. Kolejne edycje były już prawdziwymi festiwalami – z profesjonalną oprawą i jury.

Był rok 1981 – gorący i trudny czas w Polsce. Czy napięta polityczna atmosfera, a później stan wojenny, miały znaczący wpływ na festiwal?

Tylko taki, że w grudniu 1981 roku impreza się nie odbyła. Poza tym ówczesne władze nie ingerowały zbytnio w środowisko śpiewających żeglarzy. Oczywiście przed każdym koncertem musieliśmy zanosić do cenzury teksty piosenek, ale to była formalność, bo przecież repertuar mieliśmy zupełnie niepolityczny – śpiewaliśmy o morzach, marzeniach i wietrze...

…i o tęsknocie za światem i wolnością.

Oczywiście pojawiały się takie akcenty na scenie, ale nie było z tym kłopotów. Bo o czym mają śpiewać żeglarze, jak nie o tęsknocie za oceanem i podróżami. Już kilka lat po debiucie impreza stała się festiwalem międzynarodowym. Za sprawą Marka Szurawskiego Kraków odwiedziły gwiazdy pieśni żeglarskiej z Wielkiej Brytanii. To było wielkie wydarzenie, wspominane do dziś. Słuchacze otrzymali niezwykłą muzyczną ucztę, a nasi wykonawcy okazję do nauki, poznania warsztatu pieśniarzy wykonujących tradycyjne szanty. W Krakowie gościł między innymi Brytyjczyk Stan Hugill nazywany Last Working Shantyman. Człowiek legenda, ostatni szantymen pracujący na żaglowcach, marynarz, poeta i malarz. Spotkanie z nim było wielkim przeżyciem.

Festiwal gościł w kilku salach, ale zawsze wracał do „Rotundy". Do dziś jest związany z tym miejscem.

Testowano różne adresy w Krakowie, ale „Rotunda" zawsze okazywała się niezastąpiona. Coś magicznego jest w tej sali. Nie jest ani nowoczesna, ani wygodna, wentylacja nie działa najlepiej, artyści nie mają takich warunków, na jakie zasługują, ale nikomu to specjalnie nie przeszkadza i większość z nas nie wyobraża sobie krakowskich szant w innym miejscu. Może właśnie o to chodzi, by widzowie i muzycy byli blisko siebie, by wspominali stare czasy i wspólne rejsy. Wielu festiwalowych gości przyjeżdża co roku do Krakowa właśnie po to, by się spotkać ze znajomymi, pogadać i może zaplanować nową wspólną wyprawę na morze...

Które momenty z ostatnich lat najmocniej zapadły ci w pamięć?

Niezwykłe były wszystkie występy chórów z różnych krajów, raz śpiewał u nas nawet żeński chór z Norwegii. Kiedyś przed koncertem była awaria prądu w całej dzielnicy. Katastrofa. Ale nie dla nas. Zapalono kilkanaście świec na scenie i chór holenderskich marynarzy zaśpiewał bez nagłośnienia. To było coś niezwykłego. Wspominam też operę żeglarską „Shenandoah" Andrzeja Radomińskiego, którą dwa lata temu przypomnieliśmy w nowej odsłonie. Ważnym punktem festiwalowych programów są co roku koncerty dla dzieci. Ci, którzy uczestniczyli w nich przed laty, dziś przyprowadzają na nie własne pociechy. W 2002 roku, po latach tułaczki po Krakowie, zaprosiliśmy żeglarzy do nowej festiwalowej tawerny „Stary Port". Wcześniej na wieczorne i nocne spotkania przy gitarze i morskich opowieściach wynajmowaliśmy różne sale. Raz właściciel lokalu o nas zapomniał, zamknął drzwi i poszedł spać. Innym razem przychodzimy na umówione miejsce, a tam wesele. Mieliśmy tego trochę dość, więc przez rok szukaliśmy miejsca na własną tawernę. Dziś w „Starym Porcie" jesteśmy u siebie i możemy szantować do rana.

Czym się różnią szanty w Polsce od tych w Irlandii czy w Anglii?

Przede wszystkim popularnością. Na zachodzie koncerty najczęściej odbywają się w portowych miastach z okazji dni morza. W Polsce szanty są fenomenem. Możemy je usłyszeć praktycznie co weekend. Czasem w kilku miastach jednocześnie. Mamy sporo zespołów, kilka gatunków szant i wierną publiczność. Często bilety wyprzedają się do ostatniego. Poza tym na zachodzie szanty wykonują głównie emerytowani marynarze, którzy w pieśniach odnajdują swoją pasję i wspomnienia z dawnych lat. U nas szanty śpiewają wszyscy – młodzi i starzy, studenci i przedsiębiorcy, profesjonaliści i amatorzy, ludzie z wybrzeża i z Krakowa, który przecież do najbliższego morskiego portu ma ponad 600 km. Dla wielu z nas spotkanie z szantami jest pierwszym krokiem w świat żeglarstwa.

Shanties 2014

Nie bójmy się tego powiedzieć; my, żeglarze, jesteśmy w pewnym sensie wyjątkowi, bo chyba żadna inna grupa sportowo-turystyczna nie ma tak bogatej kultury. Dlatego pielęgnujmy ją i się nią cieszmy. Bo czy ktoś słyszał o pieśniach narciarskich? Albo o festiwalach miłośników rowerów?

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Program lutowych koncertów znajdziecie na stronie imprezy www.shanties.pl

Ponad 100 łodzi na Boatshow

Ponad 100 motorówek, łodzi żaglowych i jachtów zaprezentowano w trakcie piętnastej edycji łódzkich targów Boatshow. Kto zrobił najlepszy biznes?

Jak zwykle dopisali importerzy i producenci jachtów motorowych. Sporo było nowych łodzi spacerowych – ta branża wciąż dynamicznie się rozwija. Nieco mniej prezentowano w tym roku jachtów żaglowych, ale także w tej grupie pojawiło się kilka wyjątkowych konstrukcji – zarówno nowych, jak i takich, które znamy z poprzednich imprez.

Podczas łódzkiej wystawy kilka jednostek znalazło nabywców. Sprzedawano otwarto pokładowe łodzie żaglowe, jachty, motorówki oraz mniejszy sprzęt do sportów wodnych. Handlową atmosferę swego stoiska ciekawie opisał Sebastian Sadowski z firmy Sky-Yacht, którego łódź z dwoma silnikami elektrycznymi, sterowana joystickiem i telefonem komórkowym, budziła spore zaciekawienie zwiedzających. – Gdy klient mówi, że jest zainteresowany zakupem, cierpliwie opowiadam o naszych produktach i czekam. Kiedy przychodzi trzeci raz i dopytuje o szczegóły techniczne, transport i czas realizacji zamówienia, sukces wydaje się bliski. Ale gdy nazajutrz przyprowadza żonę, pokazuje jej łódkę i mówi „Zobacz, kochanie – to jest właśnie to", wtedy można uznać, że plan został zaakceptowany. Łódka Joyboat Sebastiana Sadowskiego (cena: 8 tys. euro), stworzona dla wypożyczalni, hoteli i prywatnych użytkowników, została nagrodzona złotym medalem targów w kategorii osprzęt i wyposażenie.

Złoty medal w kategorii jachty żaglowe zdobyła firma Northman – za jacht Maxus 33.1 RS (189 tys. zł netto). Ta konstrukcja debiutowała w 2007 roku, ale model zaprezentowany na targach, z nieco wyższym masztem i większymi żaglami, zauroczył zwiedzających starannością wykonania, nowym jasnym wnętrzem oraz ciekawymi detalami na pokładzie i w kokpicie. W wersji śródlądowej (z mieczem uchylnym lub szybrowym) jacht będzie królować w mazurskich portach, a w wersji morskiej (z kilem) – poradzi sobie w bałtyckiej żegludze. W tej kategorii wyróżniono firmę Sedna Yachts – za łódź Sedna 24 (nowa konstrukcja kontynuująca linię Sedna).

Jachty ze stoczni Galeon. Po lewej model Galia 750 HT. Cena: 28 000 euro netto (bez silnika).

Sporym zainteresowaniem cieszył się jacht Cosinus 33 Janmor (zdobył nagrodę publiczności). To morska jednostka o długości 10 metrów, z trzema kabinami i miejscami do spania dla ośmiu osób. Łódź powstała w kooperacji stoczni Janmor, która dostarczyła skorupy kadłuba oraz firmy szkoleniowej Cosinus, nadzorującej zabudowę wnętrza. Cosinus znany jest na rynku edukacyjnym – w 44 miastach prowadzi szkoły policealne, licea dla dorosłych oraz szkoły językowe. Jacht będzie pełnił czarterową i szkoleniową służbę na Bałtyku.

Na stoisku stoczni Dalpol zwróciliśmy uwagę na Phobosa 22 – małą łódkę z regatową duszą. Spore grono zwiedzających oglądało jednostki stoczni Antila Yachts. Okazale prezentował się mały niemiecki balastowy jacht zatokowy Varianta 18 (marka grupy Hanse). Tej jednostki nie sposób porównać z żadną inną, gdyż na polskim rynku chyba nikt poza szczecińską

Eleganckie i okazałe stoisko stoczni Northman.

Na pierwszym planie jachty stoczni Antila, po prawej Cosinus 33 Janmor.

FOT. MAGAZYN WIATR (8)

firmą Horyzont nie oferuje łodzi o długości 5,75 metra seryjnie produkowanej z kilem (cena wersji podstawowej: 9,2 tys. euro). Na Boatshow prezentowano też starannie wykonane śródlądowe jachty Hornet 29 i Hornet 24. To jednostki budowane na indywidualne zamówienia armatorów, ale firma oferuje też wersje czarterowe.

Muszę też wspomnieć o jednym z moich ulubionych jachtów śródlądowych: Centaurus 25 (firma S-Yachts, cena: 102 tys. zł netto). Jak sprawić, by mały jacht był ładny, przestronny, z szerokimi siedziskami, przytulnym wnętrzem, szeroką zejściówką i schodami wygodnymi jak w domu? Odpowiedź znajdziecie właśnie na pokładzie centaurusa. Nic dziwnego, w końcu konstruktor Jacek Centkowski przed niespełna trzema laty projektował tę łódź dla siebie i do dziś na niej żegluje.

W kategorii jachty motorowe złoty medal otrzymała firma Balt Yacht – za prototyp półślizgowego houseboata Balt 818 Tytan. Wyróżnienie przyznano stoczni Dalpol za houseboat Phenix 800. Zwróciliśmy też uwagę na stoisko stoczni Janmor i niezwykle zgrabną małą motorówkę z centralną konsolą Nuno 550 Sunline. Na stoisku firmy Eskapader można było zobaczyć otwarto pokładową łódź Pegazus 460 (cena: 18,5 tys. zł netto). Okazale prezentowała się Galia 750 HT ze stoczni Galeon. To największa łódź z tej popularnej serii (cena: 28 tys. euro netto). Uznanie zwiedzających zyskała łódź spacerowa stylizowana na klasyczną jednostkę typu kuter – Laguna 700 Cruiser. Ten zgrabny jacht dla pięciu osób, nagrodzony przez Królewskie Stowarzyszenie Okrętowców w Londynie, kosztuje 85 tys. zł netto.

Wśród łodzi motorowych z importu dominowała flota jachtów firmy Power Boats Poland. Na stoisku AMS Boats prezentowano amerykański jacht Rinker 236 CC. Była to nie tylko europejska nowość, ale także pierwszy egzemplarz tego modelu zaprezentowany poza Stanami Zjednoczonymi (cena: 207 tys. zł netto).

Na targach było też sporo ciekawostek i drobnego sprzętu: roller Spinex marki ProFurl do zwijania genakerów (firma Majer), lekki ponton o dużej wyporności RXK 250 AIP z twardą pneumatyczną podłogą (stoisko firmy Aquarius, cena: 3 tys. zł brutto). Pływający fotel z Kanady wykonany z polietylenu. Przymierzyliśmy też kamizelkę pod sztormiak lub płaszcz z baterią oraz włóknami srebra – ogrzewa klatkę piersiową i plecy (1 tys. zł).

Osprzęt i odzież kupowaliśmy w punktach sprzedaży sklepów wysyłkowych Bakista i Mazuria. Barwnie prezentowała się kolekcja marki Marinepool. Sporo czasu spędziliśmy, wertując katalogi i mapy na stoisku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70. Odwiedziliśmy też stoisko Wielkopolski i jej rzecznego szlaku. Staranność wykonania najnowszych materiałów dla turystów i wodniaków zainteresowanych żeglowaniem po Wielkiej Pętli Wielkopolski musi budzić uznanie. Nie zabrakło też firm czarterowych (Punt, Blue-Sails, Charter.pl, Globtourist, Delphia Yachts Czarter, Jacht Czarter Bałtyk), które zaprezentowały najnowsze katalogi rejsów i czarterów na przyszły rok. Najgłośniej i najweselej (z muzyką na żywo) było na stoisku Augustowa. Szanty i inne pieśni dochodzące ze wschodu towarzyszyły targom przez wszystkie dni.

Nagrody dziennikarzy przyznano firmie Viko Yachts za łódź żaglową Viko S 22 (wyróżnienie dla Power Boats Poland za jacht Beneteau First 20) oraz firmie Taurus Sea Power za skuter wodny Sea-Doo Sparky (wyróżnienie dla firmy Diesel Air Poland za fotele Besanzoni).

Złoty Dzwon Polskiego Związku Żeglarskiego, specjalną nagrodę przyznawaną na Boatshow od 15 lat, otrzymał magazyn „Wiatr". Dzwon odebraliśmy z rąk Wiesława Kaczmarka, prezesa PZŻ. Dziękuję w imieniu redakcji i współpracowników.

Krzysztof Olejnik

Daniel Prusiński. Prezentacja firmy Yacht-Pool.

Wielkopolska promowała wielką pętlę.

Mały jacht balastowy Varianta 18.

Sklep Mazuria. Od stóp do głów.

Wyróżniony Maxus 33.1 RS. Cena: 189 tys. zł netto.

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przestrzenna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Ośrodek Drawtur, Czaplinek, Pięciu Pomostów 1, tel. (94) 375 54 54
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16, tel. (91) 511 142 312
COŻ, Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 312 82 94
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobięcino 8, Miastko, tel. (59) 858 31 36
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jan Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charzykowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Yacht Klub Stal, Al. Jana Pawła II 9, Gdynia
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115

WARMIŃSKO-MAZURSKIE
Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Hotel St. Bruno, Św. Brunona 1, Giżycko, tel. (87) 732 65 15
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Port Sztynort, Tiga Yacht
Przystań Składowo, Harsz-Składowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, Sielska 38, tel. 608 772 662
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Iława, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księdza E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szałe, Kaliska 82
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Leszczyńskie Towarzystwo Żeglarskie, Świętokrzyska 2
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. 500 022 277
Akademia Kusnierewicza, Warszawa, Merliniego 9, tel. (22) 844 77 99
Przystań Zostań Żeglarzem, Centrum Promenada, Spacerowa 35, Białobrzegi, tel. 669 900 600
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Kevisport, Warszawa, Białowieska 7/9, tel. (22) 875 04 34
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Tawerna Przechyły, Warszawa, Cieszyńska 6, tel. 502 073 200
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Lindleya 16, tel. (22) 243 29 10
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Ośrodek WAT, Zegrze, Groszkowskiego 2, tel. (22) 688 32 65
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

KUJAWSKO–POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Dziewulskiego 12, tel. 501 505 412

PODLASKIE
MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96

LUBUSKIE
YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OŻŻ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a

ŁÓDZKIE
Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
Piotrkowski OŻŻ, Tomaszów Mazowiecki, Zawadzka 77
JK Elektron, Bełchatów, Kujawska 4, tel. 500 147 270
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Gliniana 12, tel. (42) 676 33 58
Tawerna Keja, Łódź, Kopernika 46, tel. 609 152 420
ŁKR Latający Holender, Bronisławów, tel. 605 737 787
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

ŚWIĘTOKRZYSKIE
Sklep turystyczno-żeglarski, Kielce, Warszawska 147, tel. (41) 368 60 75

LUBELSKIE
YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
YKP Lublin, Juranda 7, tel. 663 93 32 66
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68

DOLNOŚLĄSKIE
Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki KŻ, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Jeleniogórski OZŻ, Jelenia Góra, Wojska Polskiego 18

ŚLĄSKIE
Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OZŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE
Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
KŻ Fala Brzeg, tel. 604 109 715
CSW Manta Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78
CSW Marina LOK, Turawa, Opolska 56

MAŁOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, Stylchyn 36, tel. 530 523 433
YC PTTK Beskid, Znamirowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE
YK Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep żeglarski Afma, Rzeszów, Langiewicza 30, tel. (17) 85 65 915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

WIATR
ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, 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 adiustacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

Magazyn „Wiatr" jest członkiem Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych.

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

Magazyn „Wiatr" jest monitorowany przez Instytut Monitorowania Mediów.

Główne punkty, do których dociera magazyn „Wiatr". Wersje PDF wszystkich numerów dostępne są na portalu www.magazynwiatr.pl

Nakręceni przez morze

Trzecia edycja Przeglądu Filmów Żeglarskich Jacht Film odbyła się w warszawskim kinie „Wisła". Przez dwa dni zobaczyliśmy kilkanaście obrazów o morzu i ludziach morza.

Wielbiciele tematyki marynistycznej spotykają się na warszawskim placu Wilsona od 2011 roku. Wtedy po raz pierwszy Andrzej Minkiewicz, pomysłodawca i organizator imprezy, zaprosił na przegląd filmów żeglarskich. Przez trzy lata wydarzenie nabrało rozmachu.

W tym roku nowością był konkurs „A morze kręci mnie". Każdy, kto umie się posługiwać kamerą, aparatem fotograficznym, a nawet telefonem komórkowym, mógł nakręcić film i poddać go ocenie festiwalowego jury. Pięć zakwalifikowanych do finału prac zaprezentowano podczas przeglądu. Publiczność otrzymała karty do głosowania i wybierała swojego faworyta. Zarówno nagrodę publiczności, jak i nagrodę komisji konkursowej otrzymali Paweł Beca i Katarzyna Tarczoń, autorzy filmu „Głowa zbrasowana". To krótka zabawna nowela o tęsknocie za morzem. Bohater, stojąc na drabinie, wyobraża sobie, że jest na rejach. Wymieniając żarówkę w domowej lampie, wspomina naprawę masztowego oświetlenia nawigacyjnego. Wciskając pomiętą pościel do pralki – zwija żagiel. A obserwując wirujący bęben – wpatruje się w niego niczym w bulaj zalewany od zewnątrz białymi grzywami fal.

Poza pokazem konkursowym, jak co roku, czekała na nas porcja niezwykłych opowieści o morzu i ludziach morza. Były zarówno wątki historyczne, jak i współczesne. Duże wrażenie na widzach wywarł film „W kilwaterze szkunera »Zaca«" w reżyserii Luthera Greena. Historia pięknego szkunera o długości 118 stóp jest zaskakująca i wzruszająca. Pośród historycznych obrazów zobaczyliśmy opowieść o rodzinie Herreshoff („O łodziach i braciach"), która na przełomie XIX i XX wieku budowała jedne z najpiękniejszych i najszybszych jednostek. Ich jachty brały udział w regatach o Puchar Ameryki. Była też okazja, by powspominać wydarzenia z rodzimej historii. Zobaczyliśmy film Jolanty Roman-Stefanowskiej „Każdy ma swój port" o Henryku Jaskule i jego dwóch córkach. Dokument Michała Dąbrowskiego i Bohdana Sienkiewicza „Janka. Morska księżniczka" o Janinie Bielak, propagatorce edukacji morskiej, która pracowała w The

Plakat przeglądu Jacht Film.

Sail Training Association. Między innymi dzięki niej w 1974 roku zorganizowano w Gdyni pamiętny zlot żaglowców.

Były też filmy o młodych żeglarzach. „Optimista" to dokument o odwadze chłopców stawiających pierwsze kroki na wodach Zatoki Gdańskiej. Z kolei amerykańscy „Nieugięci" to historia czworga młodych przyjaciół, którzy remontują jacht i wypływają w poszukiwaniu przygód. Umiejętności żeglarskie nabywają dopiero w trakcie rejsu... Na zakończenie festiwalu przygotowano pokaz filmu „Tabarly" – głośnego obrazu o legendzie francuskiego żeglarstwa. Historia tego niezwykłego sternika pozostawiła wszystkich w zadumie.

Podobnie jak w poprzednich latach, spotkanie z filmami żeglarskimi prowadzili kapitan Janusz Zbierajewski i redaktor Andrzej Radomiński. Gościem przeglądu był Bohdan Sienkiewicz, autor programu telewizyjnego „Latający Holender". Nie zabrakło konkursów dla publiczności.

Partnerami przeglądu i fundatorami nagród dla uczestników byli Henri Lloyd, Delphia Yachts, 3Oceans (armator żaglowca „Fryderyk Chopin"), magazyn „Wiatr", GoPro, Buff Polska, Szkoła Żeglarstwa Morka, portale Sailbook, Pogodynka, TanieRejsy i Żeglarka, telewizyjny Travel Channel, „Tawerna Korsarz" oraz agencja reklamowa Jet Line. Organizatorzy już planują kolejny przegląd. Więcej informacji na stronie www.jachtfilm.pl.

Kamila Ostrowska

Festiwal Port Wola

W parku Sowińskiego w Warszawie odbył się finał II Warszawskiego Festiwalu Szantowego Port Wola. To ciekawe wydarzenie promujące młodych wykonawców organizują wspólnie Urząd Dzielnicy Warszawa Wola, Ośrodek Kultury im. Stefana Żeromskiego oraz żeglarze z klubu „Przechyły" związani ze studenckim środowiskiem szantowym warszawskich uczelni (SGGW, SGH i Politechniki Warszawskiej).

Wykonawcy brali najpierw udział w konkursie na scenie „Przechyłów". Od maja do września mogli dwa razy zaprezentować swój repertuar. Walczyli o uznanie słuchaczy goszczących w klubie oraz internautów (kategorie: Głos z Szuwarów oraz Me Gusta). Najlepsi wystąpili podczas koncertu finałowego na scenie amfiteatru – zmierzyli się o Grand Prix przyznane przez jury. W tym roku we wszystkich trzech konkurencjach zwyciężył zespół Żarty na Bok. Uznanie zyskał też Rysiek Zagożdżon (drugie miejsce w konkursach Grand Prix i Głos z Szuwarów, trzecie – w konkursie internetowym Me Gusta). Zespół Pionierzy zajął trzecie miejsce w konkursach Grand Prix i Głos z Szuwarów, a drugie w konkursie internetowym. Zespół Zwrot przez Twarz otrzymał nagrodę specjalną Grupera za najlepszą piosenkę premierową. Usłyszeliśmy też Jerzego Frąckiewicza.

Oprócz uczestników konkursu w trakcie koncertu głównego zagrali Zejman & Garkumpel, Abordaż, Gondola Kondora oraz Gdańska Grupa Folkowa i grupa perkusyjna Ritmo Bloco. Publiczność dopisała, a festiwal przebiegł w klimacie dobrej zabawy.

Nikon odporny na wszystko

Nikon 1 AW1 to pierwszy na świecie kompaktowy aparat z wymiennymi obiektywami umożliwiający fotografowanie w ekstremalnych warunkach. Jest wodoszczelny (do 15 m), odporny na wstrząsy (przy upadku z wysokości do 2 m), kurz oraz niskie temperatury (do -10°C). Zapewnia znakomitą jakość zdjęć nie tylko przy świątecznym stole i choince, ale także podczas nurkowania czy jazdy na nartach. Nowy model jest doskonałym połączeniem funkcjonalności, minimalistycznego wzornictwa i szybkości. Średnia cena rynkowa: 3 tys. zł.
Źródło: www.nikon.pl

Kurtka Gosford marki D.A.D

Firma D.A.D, oficjalny producent odzieży Polskiego Związku Żeglarskiego, oferuje elegancką kurtkę z wyjątkowego materiału, który z zewnątrz jest jak bawełniana tkanina strechowa, od wewnątrz natomiast jak mikropolar (kurtkę nosi między innymi Piotr Myszka z kadry klasy RS:X). Materiał jest impregnowany i oddychający. Wysoki kołnierz ma ciekawe rozwiązanie pozwalające chować kaptur. Dopasowane rękawy posiadają regulowany mankiet. Do wyboru są dwa kolory: czarny i antracyt melanż oraz dwa kroje: męski i damski. Kurtka pochodzi z tegorocznej kolekcji PZŻ. Cena: 589 zł.
Źródło: www.dad-sport.pl

Kapitan własnej duszy

Przed świętami na DVD ukaże się film Michała Dąbrowskiego „Karol Olgierd Borchardt - Kapitan własnej duszy". To obraz o życiu pisarza marynisty, o powstaniu szkoły morskiej w Tczewie, o historii portu w Gdyni i o marzeniach o morskiej potędze kraju... Dokument zawiera żarty i opowieści kapitana, wspomnienia o generale Zaruskim, o przygodzie Borchardta z żaglowcem „Dar Pomorza", o zakazie pływania, jaki otrzymał po powrocie do Polski w 1949 roku, i o kobietach, które kochał. Autor wykorzystał sporo unikatowych starych fotografii i ujęć filmowych. Partnerzy wydania: Jet Line oraz wydawnictwo Loxo.
Źródło: www.jachtfilm.pl

Film „Optimista"

Na płycie DVD ukazał się dokumentalny film „Optimista" Kryspina Pluty. To emocjonująca i subtelna opowieść o przeżyciach ośmioletniego Mateusza, który rozpoczyna przygodę z żeglarstwem w szkółce dla najmłodszych sterników. Bohater walczy z żywiołami i własnym strachem. Czy zdoła pokonać słabości i zda swój pierwszy egzamin? Zdjęcia do filmu realizowano przy współpracy z Uczniowskim Klubem Żeglarskim Opti CWM Gdynia przez cały sezon 2011 roku. Partnerzy wydania: Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski i JachtFilm.
Źródło: www.jachtfilm.pl

Nowe plotery Simrad i B&G

Firma Parker Poland, dystrybutor urządzeń nawigacyjnych marek Simrad i B&G, zaprezentowała pierwsze nowości na nadchodzący sezon: plotery dla motorowodniaków i żeglarzy.
Ploter Simrad NSS Evo2 dostępny będzie z ekranami o przekątnej 7, 9, 12 i 16 cali. Urządzenie zostało wyposażone w ekran dotykowy Multitouch oraz precyzyjny GPS 10 Hz (odświeżanie pozycji 10 razy na sekundę). Bogatsza wersja combo posiada echosondę Broadband 50, 83 i 200 kHz, urządzenia Structure Scan i Down Scan oraz echosondę Chirp.
Ploter B&G Zeus2 dostępny będzie z ekranami o przekątnej 7, 9 i 12 cali. Także został wyposażony w ekran dotykowy Multitouch i precyzyjny GPS 10 Hz. Poza tym ma unikatowe funkcje przydatne żeglarzom: ekran Sail Steer (wszystkie niezbędne informacje na jednym ekranie), rysowanie lay lines na mapie, wyliczanie czasu i dystansu do punktu na podstawie danych z wiatromierza oraz wyświetlanie plików pogodowych GRIB. Oba plotery obsługują dodatkowe urządzenia. W sprzedaży pojawią się w pierwszym kwartale 2014 roku.
Źródło: www.parker.com.pl

Nowe oprogramowanie urządzeń Raymarine

Firma Raymarine wprowadza w grudniu nowe oprogramowanie do wielofunkcyjnych wskaźników. Zawiera ono ulepszony interfejs użytkownika Lighthouse II, ułatwiający korzystanie z funkcji sterowania (urządzeniem operujemy podobnie jak smartfonem). Użytkownicy nowych wskaźników serii a, e oraz gS mogą teraz na przykład powiększać skalę mapy. Do oprogramowania wprowadzono ulepszoną obsługę tras i punktów, a także umożliwiono dołączanie dodatkowych modułów echosondy.
Źródło: www.eljacht.pl

Torby Code Zero uszyte z żagli

Świetny pomysł na prezent nie tylko dla żeglarza. Polska firma Code Zero szyje produkty z wytrzymałych tkanin żaglowych. Pracownia wykorzystuje nie tylko nowe tkaniny, ale także dakrony i inne materiały pozyskane z używanych żagli. Torby są funkcjonalne, eleganckie, w sportowym stylu i solidnie wykonane. Przedstawiamy żeglarskie torby Mistral dostępne w trzech rozmiarach: 24 litry, 42 litry i 72 litry. Dzięki nieprzemakalnej kieszeni świetnie sprawdzają się nie tylko na morzu, ale także na basenie lub siłowni. Ceny: od 179 zł do 259 zł.
Sklep internetowy: www.codezero.pl

Zegarek Protrek nie tylko dla żeglarzy

Prezent dla wymagających podróżników, alpinistów i żeglarzy. Protrek PRG-270-4ER Wheeler Peak to zegarek z cyfrowym kompasem, barometrem z wysokościomierzem i termometrem. Zasilany jest panelami słonecznymi Tough Solar wbudowanymi w tarczę. Poza tym posiada stoper, timer, czas światowy, pięć alarmów i automatyczne podświetlenie tarczy. Wodoszczelność: 10 atmosfer. Do wyboru mamy cztery kolory. Cena: 895 zł.
Źródło: www.timetrend.pl

Kamizelka Lalizas Epsilon

Lekka i wygodna kamizelka pneumatyczna greckiej firmy Lalizas (Epsilon 150N Hammar MA1) posiada ucho do szelek bezpieczeństwa oraz pas kroczny. Wypełnia się automatycznie po zanurzeniu w wodzie. Możliwe jest również uruchomienie ręczne. Kamizelka jest przeznaczona dla dorosłych żeglarzy (obwód klatki piersiowej: od 70 do 150 cm). Cena: 499 zł.
Źródło: www.bosman.sklep.pl

Wiatromierz Vaavud na smartfon

Nowoczesny, wygodny i zapewniający dokładny pomiar wiatromierz na smartfon otrzymał prestiżowe wyróżnienie na targach w Amsterdamie: Design Award Mets – DAME 2013. Wystarczy pobrać ze sklepu App Store lub Google Play darmową aplikację Vaavud, nałożyć wiatromierz na aparat telefoniczny, uruchomić aplikację i odczytać prędkość wiatru. Jednostki możemy zmieniać, klikając w ekran. Dostępne jednostki: metry na sekundę, kilometry na godzinę, mile na godzinę, węzły oraz stopnie Beauforta. Vaavud dokonuje pomiarów od 2 do 25 m/s (z dokładnością do 0,2 m/s). Aplikacja pokazuje prędkość średnią, chwilową oraz maksymalną, a ponadto wykres wiatru na osi czasu. Każdy wynik możemy umieścić na mapie. Vaavud przetestowano i skalibrowano w Danii, w profesjonalnym tunelu aerodynamicznym. Współpracuje z następującymi urządzeniami: iPhone 4, 4S, 5, 5C, 5S, iPad 2, 3, 4, mini. Działa na iOS 6 lub 7, a także na telefonach Samsung Galaxy S3 i S4 oraz HTC One (pełną listę telefonów wsółpracujących z Vaavud znajdziecie na stronie vaavud.zendesk.com).
Wiatromierz jest wykonany z jednego kawałka wytrzymałego tworzywa. Posiada teflonowe łożyska. To niewielkie urządzenie możemy trzymać w kieszeni spodni, w sztormiaku lub w kamizelce asekuracyjnej. W wypadku zabrudzenia, na przykład piaskiem, wystarczy opłukać wiatromierz w wodzie. Do wyboru są trzy kolory: zielony, czerwony i biały. Otrzymamy też woreczek z neoprenu. Cena: 189 zł.
Źródło: www.iwiatromierz.pl

Gutkowski i Marczewski przepłynęli podczas wyścigu ponad 6000 mil. Fot. Robert Hajduk / Energa Sailing

Siódme miejsce jachtu „Energa”

Zbigniew Gutkowski i Maciej Marczewski ukończyli trudny atlantycki wyścig Transat Jacques Vabre. Przez 20 dni, 10 godzin, 47 minut i 17 sekund Polacy przepłynęli 6003 mile ze średnią prędkością 12,23 węzła.

Dla polskich kibiców były to regaty ważne z kilku powodów. Po raz pierwszy w 20-letniej historii Transat Jacques Vabre wystartowała polska załoga. Po raz pierwszy „Gutek” płynął w załodze dwuosobowej. A ponadto była to próba generalna zespołu Energa Sailing przed przyszłorocznymi regatami dookoła świata załóg dwuosobowych Barcelona World Race. Już przed startem nasi deklarowali, że atlantycki wyścig to w głównej mierze sprawdzian przed wyścigiem okołoziemskim.

Organizatorzy Transat Jacques Vabre musieli przełożyć start z uwagi na szalejące sztormy. Dziesięć jachtów klasy IMOCA 60 ruszyło do boju z kilkudniowym opóźnieniem. Stawka szybko się podzieliła na dwie grupy, a później dystans między nimi powoli się powiększał. Zwyciężyli weterani oceanicznych wyścigów Jean-Pierre Dick i Jean Le Cam (jacht „PRB”). Przez większą część trasy Francuzi rywalizowali z jachtem „Macif”, na którym płynęli ich rodacy, główni faworyci Transat Jacques Vabre – François Gabart i Michel Desjoyeaux. Pojedynek był pasjonujący, jachty zmieniały się na prowadzeniu, obie załogi zmuszone były się zatrzymać na krótki postój, by usunąć awarie płetw sterowych. „Macif” zawinął do Portugalii, a „PRB” na Wyspy Zielonego Przylądka. Kiedy u wybrzeży Brazylii „Macif” uciekł rywalom, niespodziewanie stracił nowy węglowy maszt – lżejszy od poprzedniego, ale chyba nie dość mocny, skoro nie wytrzymał trudów rywalizacji. „PRB” pierwszy minął metę, a za nim dopłynęły jachty „Safran”, „Maître CoQ” oraz „Cheminées Poujoulat”. Cztery załogi dotarły na metę w ciągu 12 godzin, co pokazuje, że stawka była bardzo wyrównana. Największym zaskoczeniem była obecność w tej grupie pary Jérémie Beyou i Christopher Pratt na „Maître CoQ”. To mniej znani żeglarze, ale płynęli na doskonałym, zaawansowanym technologicznie jachcie –

Meta wyścigu w Brazylii. „Gutek” i „Świstak” podczas manewrów portowych.

Załogę Energa Sailing powitano przy kei koszem owoców i drinkami.

FOT. ROBERT HAJDUK / ENERGA SAILING (2)

reklama

ich jednostka to dawna „Foncia 2", na której ścigał się Michel Desjoyeaux.

Po trzech dniach do mety zbliżyła się druga grupa jachtów, wśród nich nasza „Energa". Polacy w pierwszej dobie wyścigu tracili prawie 100 mil. Później żeglowali ambitnie, ale bliżej końca stawki. Gutkowski i Marczewski przez cały czas poszukiwali ciekawych rozwiązań taktycznych. Odważnie wykorzystali wpływ brzegu afrykańskiego, świetnie minęli strefę cisz równikowych, odjechali nieco grupie na południowym Atlantyku, kiedy szukali swej szansy na wschód od osi trasy. Gdyby ten plan się powiódł, mieliby szanse nawet na piąte miejsce. Manewr jednak nie do końca się udał i tylko nadłożyli drogi. Co ciekawe, „Energa" pokonała w tych regatach największy dystans, przepłynęła prawie 400 mil więcej niż jachty z czołówki. To pokazuje, że polscy żeglarze do końca szukali swojej szansy i własnej drogi do mety.

Jak zatem ocenić próbę generalną jachtu „Energa" przed przyszłorocznymi regatami dookoła świata? Czy Polacy powalczą o wysoką lokatę w starciu z najlepszymi w znacznie trudniejszym wyścigu? Siódme miejsce daje raczej umiarkowane nadzieje. Pamiętajmy, że na Atlantyku zabrakło kilku znakomitych jachtów z doświadczonymi żeglarzami i znakomitymi zespołami brzegowymi. Przed regatami Barcelona World Race zapewne powstanie jeszcze kilka nowych jednostek. W tej sytuacji nasi mogą liczyć na solidność swojej konstrukcji i łut szczęścia, gdyż postęp technologiczny w klasie IMOCA 60 jest tak szybki, że jachty kilkuletnie zazwyczaj nie wygrywają ważnych regat. Oczywiście od tej reguły są wyjątki, przed laty na mecie wyścigu Vendée Globe pierwszy był jacht pięcioletni. Do startu Barcelona World Race pozostał rok, to odpowiedni czas na przygotowanie jednostki i dopracowanie strategii. Trzymamy kciuki!

Marek Słodownik

Robimy swoje

Rozmowa ze Zbigniewem Gutkowskim na mecie regat Transat Jacques Vabre

Marek Słodownik: Siódme miejsce to sukces czy porażka?

Zbigniew Gutkowski: Oczywiście, że sukces. Zdobyliśmy kwalifikację do okołoziemskich regat Barcelona World Race. Miałem co prawda zagwarantowany start, ale dla Maćka, który w regatach oceanicznych płynął pierwszy raz, kwalifikacja była niezbędna. Poza tym sprawdziliśmy jacht w trudnych zmiennych warunkach.

Za równikiem, dzięki próbie złapania silniejszego wiatru na wschód od osi trasy, mieliście szansę nawet na piąte miejsce.

Zabrakło szczęścia. Byliśmy szybsi, mieliśmy silniejszy wiatr, ale kiedy przyszedł czas zbierania profitów z tego manewru, zmienił się kierunek wiatru i nasz plan nie wypalił. Jestem jednak zadowolony z miejsca, które osiągnęliśmy.

Mieliście problemy z pogodą?

Żeglowałem po Atlantyku kilkakrotnie, ale tym razem warunki były wyjątkowe. Było dość zimno jak na ten rejon i sporo padało, więc wielokrotnie żeglowaliśmy w ulewnych strugach deszczu. Ponadto często zmieniał się kierunek wiatru, co zmuszało nas do dużej aktywności. Także pod tym względem były to niecodzienne regaty.

Czy miałeś problem z przestawieniem się z żeglugi samotnej na pływanie w załodze dwuosobowej?

Żadnego. Z Maćkiem rozumiemy się bez słów. Jego obecność na pokładzie była istotnym wzmocnieniem – płynęło nam się doskonale. Nie mieliśmy systemu wacht, kiedy trzeba było, na pokład wychodziliśmy oboje. Choć były cztery ręce do pracy, nie wyciskaliśmy z jachtu więcej niż zwykle, nie chcieliśmy płynąć na maksymalnych obrotach.

Czy żeglując nowszym jachtem, miałbyś szansę na lepsze miejsce?

Trudno powiedzieć. Z pewnością nowszy jacht to większe możliwości, ale nasza „Energa" wciąż jest doskonała. Tym razem brakowało nam żagli na słabsze wiatry. Było to szczególnie widoczne tuż po starcie, kiedy rywale uciekli nam mocno do przodu.

Jakie są wasze nastroje przed przyszłorocznymi regatami dookoła świata?

Spokojnie przygotowujemy się do tego startu. Po wyścigu atlantyckim na pewno wiemy więcej, mamy nowe cenne doświadczenia, bez przeszkód realizujemy nakreślony plan.

Rozmawiał Marek Słodownik

Gutkowski: „Z Maćkiem rozumiemy się bez słów. Jego obecność na pokładzie była istotnym wzmocnieniem".

FOT. JEAN-MARIE LIOT

Sun Fast Racing. Nowe wyzwanie

Stocznia Jeanneau tworzy nową klasę monotypowych jachtów regatowych Sun Fast 3600. Czy francuska konstrukcja zadomowi się w Polsce?

Zaprojektowany przez Daniela Andrieu jacht Sun Fast 3600 zadebiutował we wrześniu 2013 roku w La Rochelle. Kadłub wykonany w technologii infuzji jest sztywny i stosunkowo lekki – to konstrukcja dla żeglarzy z regatowymi ambicjami, sprawdzi się w wyścigach załogowych, a także w żegludze samotnej. Ważne jest również to, że wnętrze łodzi, choć proste, jest funkcjonalne i umożliwia wygodny odpoczynek całej załodze nawet podczas wielodniowych zmagań. Sun Fast 3600 ma nieco ponad 11 metrów długości, 3,55 metra szerokości, bardzo duży kokpit i sporo regatowych systemów na pokładzie. Powierzchnia żagli na kursach ostrych wynosi 72,4 m kw., a na kursach z wiatrem – 159,7 m kw. Gdy załogi rozwijają genaker, łódź wchodzi w ślizg.

By ułatwić początek regatowej przygody wszystkim żeglarzom poszukującym adrenaliny i sportowej rywalizacji, firma Dobre Jachty, polski przedstawiciel Jeanneau, tworzy program Sun Fast Racing. Zainteresowani będą mogli dołączyć do jednej z załóg (czarter miejsca na pokładzie), skompletować własną załogę i wynająć łódź od organizatora programu (czarter całego jachtu) lub zdecydować się na zakup jednostki. Organizator przedstawi program finansowania, zadba też o przygotowanie łodzi do treningów i regat. Zajęcia szkoleniowe będą się odbywać co drugi weekend, dlatego przygotowano też ofertę komercyjnego wykorzystania jachtów w pozostałym okresie, umożliwiając tym samym obniżenie kosztów utrzymania jednostki. Jacht gotowy do udziału w Sun Fast Racing wraz z wyposażeniem dodatkowym kosztuje 182 tys. euro netto. Cena promocyjna z dostawą łodzi do mariny Gdynia: 165 tys. euro netto.

W programie Sun Fast Racing przewidziano cykliczne regaty Grand Prix rozgrywane w Zatoce Gdańskiej i na Bałtyku oraz spotkania i treningi. Uczestnicy będą rozwijać umiejętności żeglarskie, taktyczne i nawigacyjne, poznawać przepisy oraz zasady pracy w załodze regatowej. Sesje treningowe poprowadzą między innymi Dominik Życki, olimpijczyk, mistrz świata w klasie Star (w załodze z Mateuszem Kusznierewiczem), Jarosław Kaczorowski, skipper regatowych jachtów klasy Maxi, wielokrotny mistrz świata w klasie Micro, uczestnik oceanicznych regat Mini Transat, oraz Inge Brattli, norweski żeglarz regatowy. Kolejnym krokiem mającym na celu rozwój projektu Sun Fast Racing będzie rejestracja klasy sportowej Sun Fast 3600 oraz organizacja regat o randze mistrzostw Polski. Najlepsze załogi będą mogły przygotować swoje jednostki do udziału w międzynarodowych regatach Kieler Woche czy Fastnet Race.

Więcej o projekcie wkrótce na stronie www.sunfastracing.com.

Sun Fast 3600. Cena promocyjna z dostawą łodzi do mariny Gdynia: 165 tys. euro netto.

Sun Fast 3600	
Długość	11,25 m
Szerokość	3,55 m
Zanurzenie	2,13 m
Waga	4700 kg
Balast	3 t
Silnik Yanmar	21 KM
Zbiornik wody	100 l
Zbiornik paliwa	75 l
Sterowanie	dwa koła sterowe
Kategoria	A 6

Sun Fast 3600 ma nieco ponad 11 m długości.

Wnętrze łodzi, choć proste, jest funkcjonalne.

Stanowisko nawigacyjne w sportowym stylu.

Spacerowy jacht w stylu retro. Trudno się z nim rozstać. Fot. Arek Rejs

Test łodzi Omega Buster 800M

Firma Pod Omegą udostępniła nam jacht spacerowy Omega Buster 800. Była to okazja, by spędzić kilka dni na szlaku Jezioraka.

Omega Buster 800 to ośmiometrowy wypornościowy jacht dostępny w trzech wariantach. Wersja Buster 800M, którą testowaliśmy, ma zamkniętą sterówkę, zabudowany kokpit i dwuosobową kabinę sypialną. W modelu 800K kokpit i sterówka są otwarte (w razie pogorszenia pogody rozkładamy namiot). Buster 800TR to z kolei wodna taksówka z długim stołem biegnącym przez środek łodzi i wygodnymi siedzeniami dla 12 osób. Tę jednostkę zaprojektowano z myślą o kilkugodzinnych wycieczkach grup turystycznych. Może być również małym promem lub miejscem oryginalnych spotkań biznesowych. Wszystkie trzy modele budowane są na takim samym wypornościowym kadłubie. Mogą być napędzane silnikami Diesla o mocy od 15 KM (testowany model miał silnik o mocy 30 KM), a także mieć silniki zewnętrzne.

Zazwyczaj testy jachtów nie trwają dłużej niż kilka godzin, więc trudno dokładnie sprawdzić, jak toczy się życie na pokładzie. Właściciel firmy Pod Omegą zaproponował nam kilkudniowy rejs swoim jachtem, więc tym razem mogliśmy poznać testowaną jednostkę szczególnie dokładnie. Łódź ma centralne ogrzewanie, zimną i ciepłą wodę, boiler o pojemności 30 litrów, elektryczną windę kotwiczną sterowaną pilotem, oświetlenie, zdalnie sterowany szperacz oraz pełne wyposażenie zapewniające komfortową żeglugę od wczesnej wiosny do pierwszych śniegów. W połowie października 2013 roku pogoda nam sprzyjała, bardziej przypominała koniec wiosny niż późną jesień, jednak mimo wysokich temperatur w dzień, nocą z rozkoszą korzystaliśmy z ogrzewania postojowego.

Wejście na jacht jest bardzo wygodne. Szczególnie, gdy stoi burtą do pomostu. Stawiamy krok i od razu wchodzimy przez duże drzwi bezpośrednio do sterówki (ma drzwi z obu stron). Od rufy możemy wejść na platformę kąpielową, dalej po drabince na widokowy pokład rufowy i następnie dowolną stroną łodzi, po dwóch stopniach, schodzimy do sterówki. W jasnym, otoczonym dużymi oknami pomieszczeniu jest miejsce dla trzech osób. Sporą przestrzeń zajmuje rufowa kabina z wygodnym dużym stołem nawigacyjnym.

Sterówka ma doskonały i prosty system klimatyzacji. Gdy jest za gorąco – otwieramy drzwi z jednej strony. Jeżeli to nie pomaga, otwieramy drugie drzwi po przeciwnej burcie. Kiedy jest zimno, zamykamy drzwi i włączamy ogrzewanie. Jachtem możemy podróżować niemal w każdej pogodzie. Nie straszny nam również deszcz, bo dobrą widoczność zapewnią wycieraczki.

Panel sterowania znajduje się na prawej burcie. Wszystkie wskaźniki zainstalowano pod lekkim kątem i są bardzo dobrze czytelne nawet w ostrym świetle słonecznym. Panel jest spory, bez problemu pomieści duży ploter map. Na testowanym modelu mieliśmy wskaźnik obrotomierza, log marki Raymarine, wskaźniki poziomu paliwa, wody, panel steru strumieniowego oraz przyciski obsługujące pompy, wycieraczki i oświetlenie. Prosta manetka Yanmar umieszczona po prawej stronie jest łatwa w obsłudze. Obok stanowiska sternika mamy gniazdo, które w porcie zapewnia stałe ładowanie telefonu i komputera.

Kabiny mieszkalne są oddzielone od sterówki harmonijkowymi drzwiami z ciemnej pleksi. Wygodna i przytulna kabina rufowa to właściwie duże dwuosobowe łóżko otoczone półkami. W jej tylnej części znajdują się trzy zamykane szafki. Z obu stron są duże kwadratowe okna. Jest też nawiew ciepłego powietrza z ogrzewania. Jestem pewien, że gdy będziemy podróżować z dziećmi – właśnie to miejsce będzie ich ulubioną kryjówką.

Do salonu schodzimy po trzech stopniach. Po lewej stronie jest duża łazienka z toaletą i prysznicem. Na testowanej jednostce zamontowano chemiczne WC, ale łódź może mieć również toaletę morską. Po prawej od zejściówki mamy panel obsługi sprzętu audio oraz rozdzielnię z bezpiecznikami. Jadalnię tworzy składany stół z dwoma dwuosobowymi kanapami. Po obniżeniu stołu i rozłożeniu materacy otrzymujemy dodatkowe dwuosobowe łóżko. W kambuzie jest lodówka, zlewozmywak oraz dwupalnikowa kuchenka gazowa. Dwuosobowa kabina armatorska w dziobie jest znacznie wyższa od kabiny rufowej. Mamy tu sporą szafkę, a także półki wokół całej kabiny. Oczywiście o ciepło dba nawiew ogrzewania. ▷

FOT. POD OMEGĄ, GMINA ZALEWO

Armatorska załoga testowa. Rządzą za sterem.

Koniec szlaku. Ekomarina w Zalewie.

FOT. AREK REJS (2)

Kanałem Dobrzyckim z Jezioraka na Ewingi.

Sterówka łodzi Omega Buster 800M. Wszystko na swoim miejscu.

Omega Buster 800 to jacht utrzymany w stylistyce retro, dlatego wnętrza wykończone są ręcznie obrabianą sklejką mahoniową. Niewiele tu elementów stalowych czy laminatowych. Laminat znajdziemy jedynie w łazience, poza tym rządzi drewno.

Płyniemy z przystani Pod Omegą w Iławie aż na kraniec szlaku – do miejscowości Zalewo, gdzie w tym roku otwarto kolejną ekomarinę. Chcąc tam dotrzeć, musimy pokonać wąski i zarośnięty trzcinami kanał łączący Zatokę Polańską z jeziorem Ewingi. Czy przeciśniemy się przez przesmyk? Czy nie zaskoczy nas mielizna? Łódź jest bardzo zwrotna. Bez trudności pokonuje ostre i ciasne łuki zarośniętego kanału, którego głębokość sięga zaledwie 70 cm. Przy obrotach niewiele przekraczających 1000 rpm i prędkości 2, 3 węzłów jacht nie traci zwrotności i doskonale reaguje na ruchy koła sterowego.

Płynąc do Zalewa, zatrzymujemy się w Siemianach, gdzie również działa ekomarina. Okazuje się jednak, że tu sezon już się zakończył, życie prawie wymarło. Obawiamy się, że w Zalewie będzie podobnie. Na szczęście na końcu szlaku sezon trwa cały rok. W marinie podłączamy jacht do prądu i ładujemy baterie w komputerze i aparacie. Nasza łódź jest jedyną jednostką, nie licząc silnej grupy najmłodszych żeglarzy trenujących na optimistach.

Podczas wycieczki do Zalewa spędziliśmy na Omedze Buster 800M chłodne jesienne noce. Ogrzewanie sprawdzało się doskonale. Przyjemnie było wyjść w krótkim rękawie do sterówki i popijając kawę, oglądać mroźny świt nad jeziorem. Jeżeli kiedyś będę miał okazję pływać tą łodzią latem, powitam świt z rufowego pokładu, gdzie na podwyższeniu znajdują się wygodne siedzenia i niewielki stolik.

Omega Buster 800M	
Długość	8,10 m
Szerokość	2,96 m
Zanurzenie	0,50 m
Waga	2 800 kg
Koje	4 – 6
Zbiornik paliwa	85 l
Zbiornik wody	150 l
Kategoria	C
Silnik Yanmar 3M30G, 29 KM	

Obroty silnika (rpm)	Prędkość (węzły)
900	0,8
1 500	2,3
2 000	3,2
2 500	4,2
3 000	4,8
3 500	5,3
3 800	5,8

W drodze powrotnej prawie przez cały dzień płyniemy około czterech węzłów. Przy takiej prędkości i obrotach 2500 rpm jacht zachowuje dobrą sterowność, trzyma kurs i jest cichy. Postanawiam jednak sprawdzić, jak szybka potrafi być łódź napędzana 15-konnym silnikiem. Osiągamy maksymalną prędkość 5,8 węzła (przy obrotach maksymalnych 3800 rpm). Hałas nie jest duży. Znajdujący się pod sterówką silnik jest dobrze wygłuszony. Nie dokuczają też wibracje. Przy szybkiej żegludze i silniejszym wietrze od dziobu musimy tylko kontrolować ster, ponieważ łódź zaczyna uciekać z kursu. Wystarczy jednak odrobinę zwolnić i już możemy płynąć spokojniej i ciszej.

Omega Buster 800M to jacht, na którym sezon trwa od roztopów do pierwszych śniegów. Dzięki niewielkiemu zanurzeniu możemy nim dopłynąć niemal do każdego brzegu. Warto poprawić stalowe relingi i mocowanie stołu w jadalni, który według mnie, zajmuje zbyt dużo przestrzeni, ale poza tym łódź jest doskonałym domem na wodzie oraz wygodnym, zwrotnym i bezpiecznym środkiem transportu.

Arek Rejs

B&G

PARKER POLAND

www.parker.com.pl

Zeus Touch

Nowy, rewelacyjny ploter nawigacyjny

5 YEAR B&G Advantage SERVICE

www.bandg.com

RAZEM TWORZYMY STANDARDY.

System nawigacyjny Zeus Touch, pierwszy taki ploter stworzony dla żeglarzy.

Wykorzystując nasze wieloletnie doświadczenie stworzyliśmy produkt, który sprawi, że żeglowanie stanie się jeszcze przyjemniejsze. Dotykowy ekran LED, możliwość rozbudowy o radar, autopilot, bezprzewodowe sterowanie GoFree i wiele więcej. Unikalny ekran SailSteer automatycznie obliczy punkty zwrotu oraz optymalny kurs, abyś mógł skupić się na tym co kochasz najbardziej- żeglowaniu.

FUSION

OFICJALNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ

PARKER POLAND

Parker Poland Sp. z o.o.
Cząstków Polski 171,
05-152 Czosnów

tel. +48 22 785 11 11, fax +48 22 785 09 99, parker@parker.com.pl, www.parker.com.pl

Poznaj prawdziwą moc fotografii pełnoklatkowej! Dzięki matrycy o rozdzielczości 24,3 megapikseli w formacie FX uda Ci się uchwycić każdy szczegół. Zapewnia ona realistyczną ostrość i żywe kolory zdjęć, a także płynne nagrywanie filmów Full HD. Dynamiczne sceny można rejestrować z prędkością 6 kl./s., a nowa technologia cichego wyzwalania migawki w trybie zdjęć seryjnych opracowana przez firmę Nikon pozwala na bezgłośne wykonywanie zdjęć, niezwykle przydatne podczas fotografowania przyrody.

Aparat D610 jest w pełni odporny na złe warunki pogodowe, dlatego sprawdzi się w każdej – małej i dużej – podróży.

JESTEM PEŁNOKLATKOWĄ MOCĄ. JESTEM NIKON D610

MADE IN JAPAN

At the heart of the image Nikon