WIATR

magazyn dla żeglarzy pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych **LUTY 2011**

SCANDINAVIA YACHTS
reklama

CZARTERY
Poradnik dla skipperów

JACHT NASHACHATA
Pożegnanie Kapitana

OD REDAKCJI

Tragedia jachtu Nashachata

W grudniu ubiegłego roku, w trakcie rejsu jachtu Nashachata w pobliżu przylądka Horn, zginęli kapitan Marek Radwański i jego brat Paweł. Prowadzili piękny jacht w niezwykłym rejsie. Kiedy przed wylotem z kraju Marek pakował swój *sztormiak i sweter*, jego przyjaciele mówili: „tylko nam tam nie zmarznij". Nikt nie przypuszczał, że ten turystyczny rejs zakończy się tragicznie.

Takie chwile sprawiają, że na usta ciśnie się jedno słowo. Dlaczego? Kilka lat temu znany żeglarz Jarek Kaczorowski opowiadał mi o swoich wrażeniach z rejsu wokół Hornu. „Płynęliśmy bez żagli, na gołym maszcie. A katamaran tak pędził, że myślałem, iż za chwilę się rozpadnie. Chcieliśmy zwolnić, ale nie wiedzieliśmy jak. No bo co tu refować, kiedy goły patyk stoi?" Niestety tak trudne warunki zdarzają się na morzu. W okolicy Hornu szczególnie często. Podczas wypadku jachtu Nashachta wiało ponoć ponad 100 km na godzinę. To już 11 stopni w skali Beauforta. W takich warunkach wystarczy zwykła awaria, drobny błąd człowieka, a czasem po prostu pech, by doszło do najgorszego.

W tym numerze „Wiatru" publikujemy wspomnienie o Marku Radwańskim, kapitanie jachtu Nashachata, który kochał to, co my – przygodę i sport. Żeglował, nurkował, pływał na kitesurfingu, jeździł na nartach. W końcu, będąc gdzieś na drugim krańcu świata, *zabrał swój sztormiak i sweter. I ostatni raz spojrzał na pirs...*

Krzysztof Olejnik

Róża Wiatrów

Śpiewająca zima

Na północy bojery, a na południu szanty. Luty zapowiada się śpiewająco. Dwie ciekawe imprezy muzyczne odbędą się we Wrocławiu i w Krakowie. Zagrają największe gwiazdy krajowej sceny.

Szanty we Wrocławiu
(17-20.02. Wrocław) Na XXII Spotkaniach z Piosenką Żeglarską i Muzyką Folk „Szanty we Wrocławiu" zagrają między innymi weterani sceny szantowej EKT Gdynia (25-lecie grupy). Zaplanowano benefis Starych Dzwonów. Będzie tradycyjny koncert nocny, koncert szanty klasycznej oraz koncert dla najmłodszych „Szanty dla dzieci". Przewidziano też konkurs dla młodych wykonawców. Koncerty odbędą się w klubie „Łykend", w hali IASE (ul. Wystawowa 1) oraz w C.S.Impart (Mazowiecka 17). Więcej o festiwalu oraz dokładny plan występów na stronie internetowej www.szanty.com.pl.

Mistrzostwa Polski DN
(19-20.02.) Mistrzostwa kraju seniorów w najpopularniejszej bojerowej klasie DN rozegrane zostaną w trzeci weekend lutego. Miejsce regat organizatorzy ustalą na kilka dni przed imprezą – wybrany zostanie akwen z najlepszym lodem. W sobotni wieczór odbędzie się sejmik Stowarzyszenia Flota Polska DN.

Festiwal Shanties 2011
(22-27.02. Kraków). Festiwal „Shanties" to jeden z największych i najważniejszych festiwali pieśni żeglarskiej w Europie. Tegoroczną edycję rozpocznie koncert Andrzeja Koryckiego i Dominiki Żukowskiej. Występ duetu zatytułowano: „Tu się zaczęło". Pierwsza edycja „Shanties" odbyła się w 1981 roku. Wówczas festiwal miał charakter kameralnego spotkania zainicjowanego przez pasjonatów żeglarstwa i szant związanych z Młodzieżowym Klubem Morskim „Szkwał". W krótkim czasie impreza zyskała rangę ogólnopolską, a od 1987 roku także międzynarodową. Na krakowskim festiwalu rodziły się polskie gwiazdy, między innymi Stare Dzwony, Zejman i Garkumpel, Ryczące Dwudziestki, Mechanicy Shanty i Cztery Refy. Więcej o festiwalu oraz dokładny plan występów na stronie internetowej www.shanties.pl.

Wygraj czarter jachtu

Drodzy czytelnicy! Trwa konkurs magazynu Wiatr. To druga edycja konkursu dla żeglarzy, których ciągnie nie tylko na wodę, ale także do pióra. Fundatorem głównej nagrody jest firma „Żegluga Wiślana" (www.zeglugawislana.pl).

Opiszcie swój rejs! Jeśli przeżyliście niezwykłą przygodę, byliście na ciekawym akwenie lub szlaku, macie wspomnienia, które warto opisać – zapraszamy na łamy „Wiatru". Nieważne gdzie odbyliście swój rejs. Nieważne czy pływaliście kajakiem, spacerową motorówką czy luksusowym katamaranem. Ważne byście chcieli opisać swoje przygody i doświadczenia.

Prosimy przysyłajcie swoje prace (teksty i fotografie wysokiej rozdzielczości) na adres redakcja@magazynwiatr.pl (termin nadsyłania prac mija 15 marca 2011 roku). Autorów najciekawszych materiałów nagrodzimy. Zdobywca pierwszej nagrody otrzyma tygodniowy czarter jachtu typu houseboat Weekend 820. Tą spacerową motorówką mieszkalną może podróżować siedem osób. Fundatorem czarteru jest firma „Żegluga Wiślana", która od kilku lat buduje flotę jachtów motorowych na Wisłę, Żuławy Wiślane i Kanał Elbląski. Laureat wyruszy na Pętlę Żuław lub Wisłę Krakowską. Przekazanie jachtu nastąpi w Marinie Gdańsk lub w zakolu Wisły pod Wawelem.

Zwycięzca będzie mógł zabrać rodzinę lub przyjaciół i wyruszyć na szlak w dowolnym terminie (uzgodnionym wcześniej z armatorem). Laureaci drugiej i trzeciej nagrody otrzymają zestawy przewodników turystycznych ufundowanych przez wydawnictwo Pascal.

Wyniki konkursu ogłosimy w kwietniowym wydaniu „Wiatru". Wszystkie wyróżnione materiały opublikujemy na łamach oraz na naszym portalu internetowym www.magazynwiatr.pl.

Regulamin konkursu dostępny jest na stronie internetowej www.magazynwiatr.pl.

Zamów magazyn Wiatr do domu

Teraz magazyn „Wiatr" może trafiać co miesiąc do Waszych domowych skrzynek pocztowych. Wystarczy zamówić comiesięczną przesyłkę z gazetą.

Magazyn Wiatr, pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych, dostępny jest w sklepach żeglarskich, klubach, marinach, przystaniach, w tawernach i wybranych hotelach. A także w wersji elektronicznej, w formacie PDF. Żeglarze, którzy chcą otrzymywać pismo do domowej skrzynki, mają możliwość zamówienia przesyłki indywidualnej.

➠ Prenumerata półroczna (6 kolejnych numerów) kosztuje 27 zł.

➠ Prenumerata roczna (12 kolejnych numerów*) kosztuje 54 zł.

*UWAGA! Magazyn Wiatr ukazuje się 11 razy w roku. Numer świąteczny jest wydaniem datowanym na grudzień i styczeń. Zamawiając prenumeratę czytelnik otrzymuje 6 lub 12 kolejnych numerów.

WIND CONVERTER

°B	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
węzły	0	1–3	4–6	7–10	11–16	17–21	22–27	28–33	34–40	41–47	48–55	56–63	>63
m/s	0–0,2	0,3–1,5	1,6–3,3	3,4–5,4	5,5–7,9	8–10,7	10,8–13,8	13,9–17,1	17,2–20,7	20,8–24,4	24,5–28,4	28,5–32,6	>32,6
km/h	0	1–6	7–11	12–19	20–29	30–39	40–50	51–62	63–75	76–87	88–102	103–117	>117
opis	cisza, flauta	powiew	słaby wiatr	łagodny wiatr	umiarkowany wiatr	dość silny wiatr	silny wiatr	bardzo silny wiatr	sztorm	silny sztorm	bardzo silny sztorm	gwałtowny sztorm	huragan

Fot. str. 1 Puma

Nautika 1000 | D 24 | Phila 780 | Phila 880 | D 29.2 | D 33.3

ONE DESIGN

DELPHIA

D 37.3 | D 40.3 | D 46 cc *nowość* | D 47

www.delphiayachts.eu **delphiayachts@delphiayachts.eu**

DELPHIA YACHTS KOT SP. J., ul. Kościuszki 63, 19-400 Olecko, Polska, tel./fax (87) 520 30 37

Pożegnanie kapitana Radwańskiego

Pasja do sportu i żagli była jego przeznaczeniem.

W połowie grudnia ubiegłego roku, w trakcie powrotu jachtu Nashachata z rejsu wokół przylądka Horn, zginęli kapitan Marek Radwański oraz jego brat Paweł. Nasi przyjaciele przegrali walkę z najcięższym od 10 lat sztormem, który zastał ich podczas postoju w zatoce Sloggett u wybrzeży Ziemi Ognistej, na krańcu Ameryki Południowej. Kilkumetrowe fale oraz wiatr wiejący z prędkością ponad 100 km na godzinę pokonał wprawnych żeglarzy.

Nic nie wskazywało na tak tragiczne zakończenie rejsu. Odprawa celna w Ushuaia przebiegła sprawnie i bez problemów. Dzięki pomocy miejscowego agenta załoga otrzymała wszystkie niezbędne dokumenty i we wtorek 30 listopada 2010 roku jacht „Nashachata" z siedmioosobową załogą, pod dowództwem Marka Radwańskiego, wyruszył w rejs wokół przylądka Horn. Niestety zakończyło go tylko pięciu członków załogi.

Marek żeglował od wielu lat. Bardzo dobrze znał jacht „Nashachata", ponieważ pływał na nim po wodach Brazylii i Polinezji Francuskiej. Tym razem miał poprowadzić rejs po najtrudniejszym akwenie na świecie, gdzie – jak się oblicza – zatonęło już 800 statków i zginęło 10 tys. ludzi. Ostatniego dnia listopada Marek Radwański wyprowadził jacht z argentyńskiego portu Ushuaia na Ziemi Ognistej. Mieli opłynąć Horn, dotrzeć do Antarktydy, odwiedzić polską stację im. Henryka Arctowskiego i wrócić do portu Ushuaia. W drodze powrotnej łódź dopadł niespodziewany sztorm. Spokojna zatoka Sloggett, w której odpoczywali, zamieniła się w piekło. Fale, które wtargnęły do zatoki, wywróciły jacht i roztrzaskały go o przybrzeżne skały. Kapitan Radwański podczas wywrotki jachtu został zmyty z pokładu. Zginął razem z bratem Pawłem, który towarzyszył mu w wyprawie.

„Straciliśmy Marka..." – podawała sobie z niedowierzaniem z ust do ust załoga Intersport, bo tak zawsze nazywali siebie pracownicy spółki, której założycielem był między innymi tragicznie zmarły kapitan jachtu. Zaskoczenie i żal było olbrzymie, gdyż zaledwie parę tygodni temu Marek – jak co roku – odwiedzał wszystkie placówki firmy w Polsce. Spotykał się z pracownikami i planował przyszłe działania. Od początku założenia spółki odpowiadał za jej rozwój, inwestycje, otwieranie nowych salonów i wszystkie sprawy techniczne. „Tylko nam tam nie zmarznij..." – żegnali się z nim przed wyjazdem przyjaciele. Nikt nie przypuszczał, że będą to ostatnie zamienione z nim słowa. Życie pisze najbardziej zaskakujące scenariusze.

Fot. INTERSPORT (3)

Marek Radwański

Ponad 21 lat temu Marek razem z trzema przyjaciółmi z Młodzieżowego Klubu Żeglarskiego „Szkwał", mając na starcie zaledwie 400 dolarów, założył pierwszy w Krakowie sklep z artykułami żeglarskimi (przy ul. Zyblikiewicza 2). Wspólników połączyła przyjaźń i pasja do uprawiania różnych dyscyplin sportu. Marek był wiecznym entuzjastą. Zawsze życzliwie nastawiony do ludzi i życia. Emanował energią i serdecznością, którą obdarzał swoich współpracowników. Ukochał wiatr i żagle. W młodości zdobył stopnie żeglarskie oraz uprawnienia instruktora samoobrony. Całe życie aktywnie wypoczywał. W zimie jeździł na nartach, latem pływał na windsurfingu, nurkował i żeglował. Swoją pasją do sportu zarażał rodzinę, która podążała jego śladem, starając się dotrzymać mu kroku. Córki i żona często mu towarzyszyły. Ostatnia wyprawa miała być trudnym, męskim rejsem, więc Marek popłynął bez nich. Ku rozpaczy rodziny i znajomych już z niego nie wrócił.

Wszyscy wspominają Marka jako osobę podchodzącą do życia z pasją. Był niezwykle opanowany, a jednocześnie odważny w podejmowaniu biznesowych wyzwań. Miał wielu przyjaciół na całym świecie. Był wyjątkowym mężem i ojcem. Potrafił zachować się w każdej sytuacji. Pomimo osiągniętego sukcesu w biznesie nie zmienił swojego młodzieńczego usposobienia. Zawsze pogodny i radosny. Witając się każdemu pracownikowi podawał rękę i pytał z zainteresowaniem – „co słychać..?". Miał czas dla każdego. Dzięki jego działaniom tworzona przez wiele lat spółka pozyskała unijną dotację (ponad 9 mln zł) na budowę siedziby i centrum logistycznego w Cholerzynie. Ostatniej zainicjowanej przez siebie inwestycji już nie zdążył zobaczyć. Grudniowa uroczystość otwarcia salonu Intersport w Zakopanem była smutna i pełna zadumy. W tym dniu armator jachtu „Nashachata" otrzymał oficjalne powiadomienie o śmierci kapitana Marka Radwańskiego i jego brata. W mediach obok komunikatu o kolejnym sukcesie budowanego przez ponad 20 lat biznesu, pojawiła się smutna informacja o tragicznym losie człowieka, który był jednym z twórców tego sukcesu. Człowieka, którego pasją przez całe życie były żagle, sport i budowanie rynku artykułów sportowych w Polsce.

Ahoj kapitanie Radwański, żegluj po oceanach wieczności!

Załoga INTERSPORT

Kapitan Radwański podczas jednego ze swoich rejsów.

Jacht Nashachata *Fot. Concept Sailing*

Radek Kowalczyk podczas treningu na Bałtyku. *Fot. Marek Wilczek*

Mała łódź, duże wyzwania

Radek Kowalczyk szykuje swój jacht do międzynarodowych regat klasy Mini 650. W nadchodzącym sezonie szczeciński żeglarz będzie pływał między innymi we Włoszech i na Zatoce Biskajskiej.

W 2013 roku Radek weźmie udział w regatach samotników Transat 6.50. Ten najsłynniejszy wyścig klasy Mini 650 rozgrywany jest na trasie wiodącej z Francji do Brazylii. By móc wziąć w nim udział, trzeba przejść dość trudne eliminacje. Najbliższe dwa sezony Kowalczyk poświęci na rejsy kwalifikacyjne, zbieranie doświadczeń i funduszy.

W grudniu Klub Żeglarzy Samotników wystosował apel, w którym poprosił o wsparcie dla projektu szczecińskiego żeglarza. Jako pierwsza odpowiedziała firma Raft-Service ze Szczecina zajmująca się atestacją tratw ratunkowych, kamizelek oraz kombinezonów ratunkowych, a także zaopatrywaniem statków w środki ratunkowe i pirotechniczne. – Firma Raft-Service wyposaży mój jacht między innymi w najbezpieczniejszą tratwę dostępną na rynku Viking RescYou – mówi Radek Kowalczyk.

Teraz szczeciński żeglarz przygotowuje jacht do pierwszej imprezy i pierwszej sesji pomiarowej. Pracy jest sporo, a czasu niewiele. Najdalej 10 marca Kowalczyk jedzie z łódką do Włoch. Dwa tygodnie później rozpoczynają się tam pierwsze regaty – Arcipelago 6.50.

Kowalczyk wystartuje w parze z Krzysztofem Kołakowskim, znanym żeglarzem i szkutnikiem z Ostródy, szefem firmy czarterowej Kłobuk Yacht. Kołakowski żeglował już w zagranicznych regatach klasy Mini, miał nawet swój jacht, na którym zamierzał ścigać się na trasie przez ocean (łódź została niestety rozbita podczas wypadku samochodowego na autostradzie w Niemczech).

Drugą imprezą, w której wystartuje polska załoga, będzie Grand Prix Włoch. Początek tych regat zaplanowano na 16 kwietnia. Później jacht zostanie przetransportowany do Francji. Po wodowaniu w Douarnenez koło Brestu wyruszy w rejs do Plymouth. A 15 maja załoga Kowalczyk – Kołakowski wystartuje do słynnego wyścigu Fastnet na trasie Plymouth – Fastnet Rock – Plymouth.

– W czerwcu czeka mnie samotny rejs kwalifikacyjny o długości tysiąca mil. Jest to najtrudniejszy punkt całych eliminacji. Jeśli go zaliczę, to otrzymam przepustkę do regat samotników Transat 6.50 w 2013 roku. By dostać się na listę startową (jest tylko 80 miejsc, a chętnych ponad 300), trzeba przepłynąć więcej mil, niż inni konkurenci, co w praktyce oznacza konieczność zaliczenia 4500 mil w regatach klasy Mini. Zatem na lipiec planuję kolejny start (regaty Transgascogne). A później wracam do Polski na nasze imprezy – Unity Line oraz Regaty o Puchar Poloneza – wylicza Radek Kowalczyk.

W 2007 roku w regatach Transat 6.50 startował Jarosław Kaczorowski. Zajął wysokie 19. miejsce. Głównym sponsorem jachtu była firma Allianz. Radek Kowalczyk wciąż szuka sponsora tytularnego dla swojego projektu. Kontakt z Radkiem:

tel. 668 454 650,
radek@ocean650.com,
www.ocean650.com

Jacht „Fruit" został w porcie

Organizatorzy wyścigu Barcelona World Race nie dopuścili jachtu Krzysztofa Owczarka do okołoziemskich regat dwuosobowych załóg. Uznano, że polski jacht „Fruit" nie spełnia wymogów bezpieczeństwa. Barcelona World Race to wyścig dookoła świata wokół trzech przylądków, bez zawijania do portów.

Jacht Krzysztofa Owczarka nie posiadał ważnego świadectwa pomiarowego klasy IMOCA, więc organizatorzy postanowili nie dopuścić załogi do startu. Chodziło ponoć o niezgodną z przepisami moc silnika.

Krzysztof Owczarek, kapitan ze Szczecina oraz Francuz Armand Coursodon, nawigator i żeglarz oceaniczny, mieli wystartować pod polską banderą. Sponsorzy, których pozyskał Krzysztof Owczarek, sfinansowali zakup doskonałego jachtu, jednego z najlepszych w tej klasie. Łódź „Fruit" dwa razy z rzędu wygrała słynne regaty samotników Vendée Globe (solo i bez zawijania do portów).

Krzysztof Owczarek dla magazynu „Wiatr": – Decyzja organizatorów regat Barcelona World Race była dla nas zaskakująca i niezrozumiała. Nasz jacht ma co prawda dziesięć lat, ale przecież trzy razy opłynął świat, przeszedł wymagane kwalifikacje, trzy lata trwały nasze przygotowania do tego wyścigu, a później – na dwa tygodnie przed startem – powiedziano nam, że łódź nie spełnia wymogów technicznych. To niebywałe. Opłaciliśmy wpisowe w wysokości 21 tys. euro netto, zapłaciliśmy składkę w organizacji IMOCA w wysokości 12 tys. euro. Nasz jacht przed zakupem wart był 700 tys. euro, a dziś – po remontach i doposażeniu – wart jest około milion euro. Mimo takich nakładów Francuzi zablokowali nasz projekt. Konsorcjum, które zakupiło łódź i zaangażowało ogromne środki, planuje złożenie pozwu sądowego przeciwko organizatorom regat.

Znane jachty na sprzedaż

Wystawiono na sprzedaż sportowy jacht „Swallow" (POL 9129). To morski jacht klasy X-35 One Design. Łódź powstała w listopadzie 2006 roku. W ostatnich trzech latach wygrywała Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski. Proponowana cena: 470 tys. zł brutto. Swój jacht sprzedaje także Jarek Kaczorowski.

„Swallow" posiada kilka kompletów żagli, zaawansowaną elektronikę, autopilota, ploter map, radio z głośnikami, VHF, silnik Yanmar 20HP, a nawet takie bajery jak węglowy spinakerbom czy miernik napięcia want. Łódź jest szybka, dzielna i stosunkowo łatwa w prowadzeniu, a pod pokładem oferuje komfort odpowiedni nie tylko dla załogi regatowej, ale także dla rodziny chcącej wyruszyć na weekend lub na dłuższy rejs. Kompletny i gotowy do żeglugi jacht stacjonuje w Gdańsku (więcej na stronie internetowej www.x-35.pl).

Swój jacht wystawił na sprzedaż także Jarek Kaczorowski. To regatowy „Allianz.pl", na którym żeglarz uczestniczył w regatach Transat. Łódka stacjonuje w Gdyni. Jej zdjęcia można zobaczyć na stronie internetowej www.transat650.pl. Cena jachtu: 160 tys. zł.

Długość jednostki to 6,5 metra. Szerokość: 2,99 metra. Zanurzenie: 2 metry. Kadłub posiada uchylny kil, balast wodny (100 litrów na każdej burcie), podwójne stery i miecze, dwa niezależne samostery elektroniczne, kabestany oraz bloki i knagi renomowanych marek. Jednostka ma dwa maszty węglowe (z bomami i spinakerbomami). W nowszym maszcie wanty, sztag i baksztagi wykonane są z kewlaru (maszt o wysokości 10,5 metra wraz z takielunkiem stałym waży zaledwie 28 kilogramów). Do tego są dwa komplety żagli plus kilka dodatkowych (3 groty, 3 foki, 3 reachery i 7 spinakerów). Jednostka posiada autopiloty Raymarine ST6000 i ST 60, panel słoneczny 50W, sprzęt ratunkowy (w tym tratwę ratunkową dla czterech osób), a także przyczepę podłodziową. Kontakt w sprawie sprzedaży jachtu: 601 320 024 lub jaro@sails.pl.

Wygraj rejs marzeń

Zagraniczni inwestorzy dostrzegają potencjał naszego rynku czarterowego.

W marcu, na warszawskich targach „Wiatr i Woda", zadebiutuje nowa firma czarterowa Yachting Holidays. To agencja, która chce wykorzystać 40 lat doświadczeń na światowych akwenach czarterowych oraz znajomość potrzeb polskich klientów.

Jacht z floty czarterowej Sunsail. *Fot. Johnathan Smith / Sunsail*

Firmę Yachting Holidays tworzą polscy, aktywni żeglarze turystyczni i regatowi oraz specjaliści z branży turystycznej. Nowa firma czarterowa wchodzi w skład międzynarodowej grupy SEAS i jest partnerem kilkudziesięciu firm czarterowych na całym świecie. Wśród nich jest firma TUI, potentat z branży turystycznej, który reprezentuje bardzo znane marki ze świata czarterów: Sunsail, Moorings i Le Boat. Te firmy oferują czartery jachtów żaglowych, motorowych i barek. Mają w ofercie ponad 2 tys. łodzi w blisko 40 destynacjach na świecie. Misją firmy Yachting Holidays będzie indywidualne podejście do klientów, kompleksowa obsługa oraz pomoc w wyborze jachtu u sprawdzonego partnera. Firma specjalizować się będzie również w organizacji wyjazdów grupowych oraz eventów. A wszystko, jak zapewniają przedstawiciele Yachting Holidays, w przyzwoitej cenie.

Yachting Holidays zadebiutuje ze swoją promocyjną ofertą na targach żeglarskich „Wiatr i Woda" w Warszawie, podczas których będzie można wygrać rejs marzeń po Seszelach. Już dziś można kierować zapytania o ofertę na adres:

info@yachtingholidays.pl

Duże łodzie na targach w Warszawie

Jacht Baia 48 Flash to największa łódź, jaka zacumuje w Warszawie podczas targów Wiatr i Woda.

Jacht Baia 48 Flash warty 800 tys. euro (netto) będzie największą jednostką jaką wystawcy targów „Wiatr i Woda" zaprezentują na warszawskiej imprezie. Wystawa odbędzie się w dniach 3-6 marca.

Jacht Baia 48 Flash to prawie 15-metrowy, luksusowy jacht wyposażony we wszystko czego dusza zapragnie, nawet w klimatyzację, generator prądu, barek i dwa telewizory. Z dużych jachtów na warszawskich targach zobaczymy także łódź motorową Azimut 43. Obok importerów stoiska zbudują polscy producenci. Stocznia Galeon zaprezentuje osiem jachtów. Stocznia Delphia Yachts pokaże całą swoją flotę, w tym największe konstrukcje – Delphię 47 oraz nową Delphię 46cc, która miała swoją światową premierę na styczniowych targach w Düsseldorfie. To pierwsza łódź z Olecka z kokpitem usytuowanym na śródokręciu. Jacht jest dedykowany mniejszym, armatorskim załogom (maksymalnie sześć osób). Dlaczego centralny kokpit? Takie rozwiązanie to nie tylko prestiż i moda, ale również bezpieczeństwo i wygoda żeglowania. Załoga, która w trakcie rejsu przebywa w centralnej części jachtu, jest mniej narażona na kołysanie i chorobę morską.

Targi tradycyjnie będą gościć w halach Warszawskiego Centrum Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego. Głównej imprezie po raz drugi będą towarzyszyć Targi Sprzętu Wędkarskiego „Na Ryby". Po latach przerwy na wystawie pojawią się firmy związane z branżą windsurfingową – zajmą stoiska o powierzchni ponad 100 metrów kwadratowych. Nie zabraknie też wystawców zagranicznych. Nie tylko z Europy, ale także z Australii, Chin, Korei Południowej i Brazylii.

Ciekawie zapowiada się uroczyste spotkanie wystawców (piątek, 4 marca), na którym po raz pierwszy przyznane zostaną nagrody w konkursie „Jacht Roku w Polsce". Wśród nominowanych łodzi są między innymi: Bavaria 32 Cruiser, Delphia 47, łódź motorowa Galeon 325 oraz ciekawe jachty typu houseboat: Villa Marine 950, Haber 20 mini Reporter i SunCamper 30. Poza tym tradycyjnie organizator imprezy uhonoruje prezentowane produkty nagrodami „Gwóźdź Targów Wiatr i Woda". Swoje wyróżnienia przyzna też Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych.

Podczas ostatniej edycji targów „Wiatr i Woda" mogliśmy się zapoznać z ofertą 367 firm. Zaprezentowano osprzęt, odzież, wyposażenie łodzi, usługi, produkty finansowe oraz 127 jachtów. Hale targowe odwiedziło ponad 34 tys. osób z Polski i z zagranicy. Akredytowano blisko 130 dziennikarzy.

Paliwo do jachtu jak pizza na telefon

Powstała pierwsza w Polsce profesionalna, mobilna stacja paliw przeznaczona do tankowania jachtów. Cysterna została zbudowana na podwoziu nowego samochodu marki DAF. Zbiornik jest przeznaczony do przewozu zarówno benzyny, jak i ropy. Żeglarze i motorowodniacy będą mogli korzystać z mobilnej stacji już od nowego sezonu.

Zadaniem cysterny będzie dostarczenie paliwa do miejsca, które wskaże skipper jachtu. Wcześniej wystarczy zadzwonić lub zamówić paliwo poprzez stronę internetową www.mobilnastacja.pl. Jedynym ograniczeniem jest możliwość dojazdu, ale na wszelki wypadek dystrybutor cysterny został wyposażony w 40-metrowy wąż, który umożliwi zatankowanie paliwa do łodzi, do której trudniej dotrzeć. Zbiornik cysterny ma pojemność 7,5 tys. litrów.

Paliwo ma być dostarczane jak „pizza na telefon". Większość zamówień zostanie zrealizowana w czasie nie dłuższym, niż 24 godziny. Wszystko będzie zależało od odległości między cysterną, a jachtem. Samochód jest wyposażony w GPS. Dodatkowo na „pokładzie" cysterny będzie terminal do kart płatniczych, a na prośbę klientów będą wystawiane faktury.

– Na pomysł uruchomienia mobilnej stacji wpadłem będąc na wakacjach w Grecji. Jako miłośnik „sprzętów pływających" sam miewałem problemy z tankowaniem swojej łodzi czy skutera. Mamy nadzieję, że nasza inicjatywa spotka się z uznaniem żeglarzy i motorowodniaków. By zaspokajać potrzeby wszystkich klientów będziemy systematycznie powiększać flotę mobilnych stacji – mówi Wojciech Olszowiec, właściciel firmy Mobilna Stacja Paliw.

Pierwsza w Polsce mobilna stacja paliw dla żeglarzy i motorowodniaków.

W sezonie cysterna będzie stacjonować głównie na Mazurach, w porcie Letni Ogród w Wygrynach. Poza sezonem – w Poznaniu. Właściciele auta planują dowozić paliwo także do innych regionów.

– Chcemy operować na terenie całego kraju, jednak w głównej mierze będziemy się koncentrować na Mazurach i Wybrzeżu Gdańskim – dodaje Wojciech Olszowiec.

Paliwa dla mobilnej stacji dostarczać będzie PKN Orlen. Dystrybutor nie oszczędzał na wyborze samochodu i nie chce także oszczędzać na paliwach.

– Będziemy sprzedawali tylko taką benzynę, jaką sami chcielibyśmy wlewać do naszych jachtów – dodaje prezes firmy Adriana Olszowiec.

Więcej informacji na stronie internetowej www.mobilnastacja.pl

Fot. Stocznia Baia, Mobilna Stacja Paliw

100 dni w kajaku

Olek Doba ponad trzy miesiące wiosłował przez Atlantyk.

Aleksander Doba kieruje się w życiu dewizą „stawiaj sobie ambitne cele, a potem je realizuj”. Przebył kajakiem 64 tys. kilometrów. Został nagrodzony za rejs dookoła Bałtyku. Jako pierwszy przepłynął wokół jeziora Bajkał. Pochodzi z Polic, gdzie pracował i gdzie mieszka z rodziną. Właśnie kończy atlantycki rejs kajakiem z Dakaru w Afryce do Fortalezy w Brazylii.

Oceaniczny kajak Olka Doby. *Fot. Stocznia Andrzeja Armińskiego, Szczecin*

Wybudowany specjalnie na tę ekspedycję kajak czekał na niego w Dakarze. Jednostka powstała w stoczni Andrzeja Armińskiego. Projekt musiał spełniać wymogi żeglugi oceanicznej, jednocześnie zachowując swój pierwotny, kajakowy charakter. Umieszczono na nim niewielką kajutę, gdzie Olek nocuje i przechowuje zapasy. Zamontowano panel słoneczny zasilający odsalarkę i oświetlenie. Nawigacja jest prowadzona dzięki systemowi GPS i kompasom. Kontakt z lądem zapewnia lokalizator satelitarny. Zamontowano również telefon satelitarny i radiopławę EPIRB. Kajak ma 7 metrów długości i jeden metr szerokości. Aleksander Doba wyruszył na wody Atlantyku 26 października o godz. 14.30 polskiego czasu.

W pierwszym tygodniu rejsu, przy wietrze z północnego-wschodu o sile 3 stopni Beauforta, przepłynął 499 km. Pierwszego dnia listopada relacjonował: „jest gorąco i słonecznie, wokoło pustka oceanu.” Kilka dni później musiał zmierzyć się z trzygodzinną burzą. Na szczęście zdążył się przygotować i schować wewnątrz kajaka. Okręt spisał się wzorowo. Niestety wiatr zmienił kierunek. Podmuchy ze wschodu spychały kajak z trasy. W rozmowie telefonicznej z żoną Gabi mówił, że z powodu upałów wiosłuje głównie w nocy, co odbywa się kosztem snu.

W drugim tygodniu wyprawy miał za sobą 20 proc. trasy. Kolejne dni przyniosły silniejsze wiatry, od 5 do 7 stopni Beauforta. Rozbudowały się fale. 18 listopada Olek miał już za sobą jedną trzecią trasy. Opowiadał o towarzyszących mu delfinach, drapieżnych rybach i spotkaniach ze statkami. Relacjonował, że dokucza mu wysypka spowodowana słońcem. Rany ciężko się goją przy ciągłym kontakcie ze słoną wodą. Mimo to dobry nastrój go nie opuszczał.

Piąty tydzień zakończył się stratą dystansu. Niekorzystne wiatry i prądy zepchnęły jednostkę 72 km w przeciwnym kierunku. W czasie kolejnej nawałnicy przez niedokładnie zamknięty luk wlała się woda i zamoczyła część baterii. Wiatr wciąż zmuszał do zataczania kółek, a fale urosły do 8 metrów.

Święta i początek nowego roku upłynęły kajakarzowi pod znakiem zmiennej pogody. To, co udało się nadrobić przy słabszym wietrze, zabierał równikowy prąd wsteczny. Ale 8 stycznia Olek poinformował, że jest już w połowie drogi do Fortalezy. Zaczął wiać korzystniejszy, północno-wschodni wiatr. Niestety dwa dni później zepsuła się automatyczna odsalarka i musiał korzystać z ręcznej.

11 tydzień wyprawy przyniósł sukces. Olek przez siedem dni przepłynął 637 km i osiągnął rekordową prędkość 6,43 km/h. Przekazał małżonce, że jego stan zdrowia jest dobry i że ma jeszcze zapas jedzenia. Następnego dnia miał już trzy czwarte trasy za sobą. 21 stycznia wczesnym rankiem w żartobliwy sposób podzielił się wiadomością o przekroczeniu równika: „Pokazał się księżyc i zobaczyłem coś ciemnego przede mną. Przy kursie 180, prostopadle do mojej trasy, czarna smuga prześwitująca przez fale – RÓWNIK!”

Nocą przetoczyły się kolejne burze. Samopoczucie Olka zmieniało się wraz ze zmianą kierunku wiatru. Gdy wiało z północy i wiatr popychał go w kierunku celu, nastrój był wyśmienity. Wiatr południowy wprawiał go w przygnębienie. Mimo trudności wciąż utrzymywał kajak na kursie do Fortalezy. W trzynastym tygodniu wyprawy udało się pokonać 412 km. Olek w rozmowie z Jerzym Arsobą planował już prace remontowe kajaku i rozmyślał o dalszym etapie swojej podróży. 27 stycznia minęły trzy miesiące od wypłynięcia z Dakaru. Olek z każdą godziną był bliżej brazylijskiego wybrzeża. Trzymamy kciuki za szczęśliwy powrót do Polski.

Kamila Ostrowska

W artykule wykorzystano informacje zamieszczone na oficjalnej stronie Olka Doby: www.aleksanderdoba.pl

Polski debiut Huntera 31

Na targach „Wiatr i Woda” po raz pierwszy w Polsce zaprezentowany zostanie Hunter 31, jacht z renomowanej stoczni Hunter Marine Corporation, największego producenta jachtów żaglowych w USA.

To jednostka oceaniczna (z certyfikatem kategorii A), ale może też zainteresować mazurskich żeglarzy poszukujących jachtów dobrze wyposażonych, stabilnych i bezpiecznych, a jednocześnie z małym zanurzeniem. Zanurzenie Huntera 31 ze stałym kilem wynosi zaledwie 1,19 metra. Jak na jednostkę o długości prawie 10 metrów to naprawdę niewiele. Kształt kadłuba gwarantuje dobre właściwościami nautyczne i wysoki komfort mieszkalny, gdyż w salonie nie ma wielkiej skrzyni mieczowej. Jacht posiada echosondę, log, elektroniczny wskaźnik wiatru, autopilot, czytnik map, a także zbiornik na fekalia. Fok zwijany jest na rolerze, a grot wyposażony został w system refowania żagla do masztu. Pod pokładem zamontowano ogrzewanie Webasto z rozprowadzeniem do każdego z pomieszczeń. Jest prysznic z ciepłą wodą. Kambuz wyposażono w lodówkę, kuchnię, a także kuchenkę mikrofalową. Obie kabiny mieszkalne są zamykane. Dla niespodziewanych gości można przygotować posłanie w salonie, gdzie rozkładamy dwuosobową koję.

Wszystkie jachty Huntera (począwszy od jachtu o długości 27 stóp) mają talię grota zamontowaną na spojlerze nad kokpitem. Spojler jest jednocześnie konstrukcją dla osłony przeciwsłonecznej, która przydaje się nie tylko w upalne dni.

reklama

Giżycko nie do poznania

Nad Niegocinem powstała marina godna stolicy Mazur.

Stare miejsce, nowa marina. Tu jeszcze w trakcie budowy.

Pamiętacie zaniedbaną przystań miejską w Giżycku (dawną Yellow Marinę), port do którego strach było wpływać większym jachtem? Właśnie w tym miejscu wybudowano nową wizytówkę miasta – Eko Marinę, śródlądowy port z prawdziwego zdarzenia.

Na bazie starego budynku powstał nowy gmach o dość oryginalnej architekturze. Jedni widzą w tym budynku żaglowiec, a inni jacht płynący na południe z żaglami rozpiętymi „na motyla".

W nowym porcie jest 138 stanowisk dla jachtów. Przygotowano także sześć miejsc dla dużych łodzi pasażerskich. Na budowę Eko-Mariny miasto pozyskało 8,8 mln zł z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Wartość całego projektu oszacowano na prawie 20 mln zł.

Główny budynek przystani pomieści lokale usługowe, sklepy żeglarskie, kapitanat, warsztaty szkutniczy i mechaniczny oraz sanitariaty. Zaprojektowano również tarasy widokowe oraz sale konferencyjne. Wolnostojący, dwukondygnacyjny budynek z sanitariatami ma aż 413 metrów kwadratowych powierzchni. Obok portu zaplanowano parking dla 168 samochodów i czterech autokarów. Wiele wskazuje na to, że Eko-Marina będzie nie tylko wizytówką miasta, ale także giżyckim centrum usług czarterowych. Miasto właśnie ogłasza przetarg dla osób chcących współtworzyć to wyjątkowe miejsce i rozwijać w porcie swoje firmy.

Bryła budynku nowej mariny przypomina żaglowiec z rozpostartymi żaglami.

Eko Marina ma doskonałe położenie. Leży na północnym brzegu Niegocina, trzeciego pod względem wielkości jeziora na Mazurach. Sąsiaduje z portem Żeglugi Mazurskiej, z plażą, z terenami wykorzystywanymi na letnie imprezy oraz z dworcami PKP i PKS znajdującymi się po drugiej stronie torów kolejowych. W sąsiedztwie Eko-Mariny wyrosła niedawno nowa kładka, którą miasto zbudowało za 8 mln zł. Kładka o długości ponad 71 metrów i szerokości pięciu metrów została przerzucona nad torami i trakcją elektryczną. Łączy centrum Giżycka z brzegiem jeziora i mariną. Ten most dla pieszych wyposażony jest w schody oraz w windy dla osób niepełnosprawnych. Kładka ułatwi żeglarzom dostęp do handlowej części Giżycka, a innych turystów „zaprosi" nad Niegocin, do żeglarskiego świata.

Giżycko uznawane jest za stolicę polskiego żeglarstwa na śródlądziu. Dlaczego? Dwa duże jeziora otaczają miasto od północy i południa. Żeglarze mogą między nimi podróżować korzystając z dwóch kanałów. Mogą podziwiać wyspy i wąskie przesmyki, a także zapuszczać się na boczne akweny. Spora część szlaków zatopiona jest w pięknych lasach. Na północy mamy między innymi niezwykły „Łabędzi Szlak" schowany między wyspami i zachodnim brzegiem jeziora Kisajno. Płynąc Kanałem Łuczańskim przez centrum miasta mijamy cztery mosty. Zabytkowy most obrotowy jest unikalną konstrukcją z XIX wieku. Wciąż jest otwierany przez jednego operatora korzystającego z systemu dźwigni i przekładni.

To wszystko sprawiło, że Giżycko stało się centrum żeglarskiego przemysłu na Mazurach. Na południu, nad Niegocinem, jest pięć portów. Nad Kisajnem i wokół zatoki Tracz działają kolejne cztery przystanie. W sumie mamy do dyspozycji 600 miejsc cumowniczych. W sąsiednich Wilkasach, Pięknej Górze i Bystrym jest kolejnych 600 stanowisk dla jachtów. Wszystkie te zakątki tworzą razem żeglarską aglomerację z 20 portami, które skupiają blisko 40 firm czarterowych. Łącznie dysponują one flotą około 400 jachtów – od małych, wysłużonych, dzielnych Sportin, po duże, nowoczesne i luksusowe jachty żaglowe i motorowe.

Fot. UM Giżycko (2)

Jak fotografować przez lunetę?

Digiscoping to fotografowanie za pomocą aparatu i teleskopu.

Niezwykłość sportów wodnych polega między innymi na tym, że są atrakcyjne nie tylko dla osób, które w danej chwili je uprawiają, ale także dla tych, którzy podziwiają żeglarzy lub surferów z brzegu. Fajnie jest stać na kei podczas regat i oglądać zwroty wykonywane przy boi. Ale ile tak na prawdę widzimy? Dopóki nie sięgniemy po lornetkę – niewiele. A jeśli zależy nam na robieniu zdjęć lub filmowaniu obiektów oddalonych o kilkaset metrów?

Autor podczas fotografowania bocianów.

Pierwsza myśl to oczywiście „lustrzanka cyfrowa z długim zoomem". To prawda – wiele modeli daje możliwość wykonywania zdjęć i filmowania odległej akcji na wodzie, zoomy z ogniskową 300 mm są powszechnie dostępne. Jeśli jednak taki obiektyw to za mało, by uzyskać wystarczające powiększenie, musimy sięgnąć po znacznie dłuższą ogniskową. Prawdziwe fotografowanie i filmowanie odległych akcji zaczyna się przy ogniskowych rzędu 600 mm i większych. Wtedy dopiero zyskujemy silne powiększenie obrazu, a tym samym szansę na niepowtarzalne ujęcia. Długa ogniskowa niekoniecznie musi kojarzyć się z superteleobiektywem. Znacznie tańszym i praktyczniejszym rozwiązaniem jest technika digiscopingu – fotografowania i filmowania przez lunety.

W skład zestawu do digiscopingu wchodzą: aparat, luneta i adapter, który służy do połączenia lunety z lustrzanką. Luneta wraz z adapterem to nic innego jak bardzo długi teleobiektyw. Odpowiedź na pytanie „jak długi?" zależy od zastosowanej lunety. Model Nikon Fieldscope ED III z adapterem FSA-L1 oferuje ogniskową 800 mm. Jeśli to nie wystarcza, można sięgnąć po większy model: Fieldscope 82 ED. Z tym samym adapterem daje już ogniskową 1000 mm. Jeśli zależy nam na zmiennej ogniskowej, należy się zainteresować jedną z lunet serii EDG. Mniejsza z nich, Fieldscope 65 EDG, wraz z adapterem FSA-L2, oferuje ogniskowe od 400 do 1400 mm. Najdłuższe ogniskowe oferuje model Fieldscope 85 EDG: od 500 do 1750 mm. Podane powyżej wartości są rzeczywistymi ogniskowymi lunet i w przypadku fotografowania lub filmowania lustrzankami formatu DX, wartości te należy dodatkowo pomnożyć przez 1,5.

Warto uświadomić sobie jak silne powiększenie obrazu i jak małe pole widzenia uzyskamy. Dla przykładu Nikon D7000 połączony z lunetą Fieldscope 82ED posiada efektywną ogniskową 1500 mm, czyli daje to użytkownikowi 30-krotne powiększenie, a pole widzenia w poziomie wynosić będzie 1,37 stopnia. Korzystając z tak potężnej optyki, jacht o długości 15 metrów wypełni nam cały kadr będąc w odległości ponad 1200 metrów. Łatwo sobie wyobrazić z jakiej odległości wypełnimy kadr sylwetką Daru Młodzieży. Jeśli dysponujemy lunetą EDG 85, to nasza piękna fregata wypełni kadr będąc od nas w odległości równo 16 km! Oznacza to, że techniką digiscopingu możemy filmować załogę pracującą na rejach, podczas gdy inni, wyposażeni w zwykłe teleobiektywy, będą w stanie zaledwie uchwycić sylwetkę żaglowca.

Fieldscope EDG 85 z adapterem FSA-L2 oraz lustrzanką Nikon D700.

W czasie regat nie będzie najmniejszego problemu, by nakręcić film pokazujący jak załoga pracuje przy szotach i jak balastuje. Będąc nawet daleko od centrum wydarzeń, nie umkną nam takie detale, jak fok pracujący przez chwilę „na wstecznym" czy luźny obciągacz bomu. Taki film może być doskonałym materiałem instruktażowym podczas wieczornej odprawy. Załoga spokojnie obejrzy poszczególne ujęcia, przeanalizuje klatka po klatce pracę skippera i innych członków załogi. Tak samo można filmować osoby uprawiające windsurfing – od sielankowego pływania na tle zachodzącego słońca, aż po windsurfingowe wyczyny z dziedziny sportów ekstremalnych.

Na koniec jeszcze dwie uwagi natury sprzętowej. Jeśli dobrze przyjrzeć się pracy profesjonalnej ekipy filmowej, zauważyć można dwie rzeczy – po pierwsze nieodłącznym towarzyszem kamery jest statyw, po drugie ustawianie ostrości wykonuje się ręcznie. Podczas fotografowania tak długimi ogniskowymi należy się wyposażyć w solidny i stabilny statyw z precyzyjną głowicą panoramiczną – im lepszą, tym filmowanie będzie bardziej komfortowe. Ideałem jest głowica z długą dźwignią, która umożliwia precyzyjne prowadzenie sprzętu za celem. Podczas filmowania głowica musi być luźna, umożliwiając tym samym wykonywanie precyzyjnych ruchów w kierunkach lewo – prawo oraz góra – dół. Pamiętajmy, że nawet najatrakcyjniejsze ujęcie straci swój czar, jeśli nagramy je ze statywu kiepskiej jakości. Drgania obrazu odbiorą nam całą przyjemność oglądania filmu.

Ręczne ustawianie ostrości nie powinno nikogo przerażać – pamiętajmy, że techniką digiscopingu filmujemy lub fotografujemy obiekty znajdujące się bardzo daleko, więc wymagane korekty ostrości będą minimalne. Wszystkie lunety nadające się do digiscopingu wyposażone są w niezwykle precyzyjne, wewnętrzne ogniskowanie i po kilku próbach ręczne ustawianie ostrości jest naprawdę bezproblemowe.

Dla digiscopingu znajdziemy oczywiście całe mnóstwo innych zastosowań – od fotografowania bocianów klekoczących gdzieś nad mazurskimi wioskami, aż do fotografii gwiazd nad morskim horyzontem.

Marcin Górko

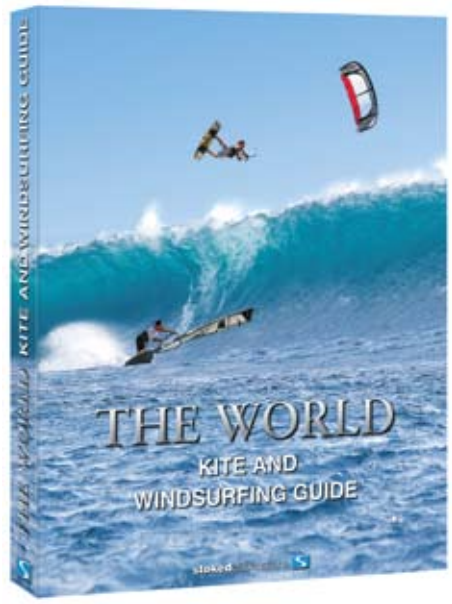
Materiał przygotowano przy współpracy z firmą Nikon Polska.

Fot. Nikon

Przewodnik dla surferów

Pierwszy, kompleksowy przewodnik po najlepszych spotach. Opisano ponad 100 rejonów i 1200 miejscówek. Informacje zilustrowano doskonałymi zdjęciami. W przewodniku znajdziecie mapki, analizy wiatru i fal, a także informacje o warunkach pogodowych jakie panują na danym spocie. Nie zapomniano o kontaktach do lokalnych sklepów, szkółek, kwater, restauracji i wypożyczalni samochodów. Książka zawiera informacje przekazane przez sławnych zawodników: Antoine Albeau, Kristin Boese, Pete Cabrinha, Björn Dunkerbeck, Aaron Hadlow, Robby Naish, Ruben Lenten, Ben Wilson i innych. To może być ciekawa lektura przed wyjazdem na wakacje.

Źródło: www.easy-surfshop.pl



Zegarek Sailing-Touch Lady

Zegarek Tissot Sailing-Touch Lady jest adresowany do kobiet. Posiada funkcję prognozy pogody, kalkulator pływów, timer regatowy, kompas, dwa alarmy i kalendarz. Ma dotykowe szkło odporne na zarysowania, z powłoką antyrefleksyjną. Koperta została wykonana ze stali szlachetnej. Pasek – z białego silikonu.

Źródło: www.tissot.ch

Kurtka firmy Puma

Oddychająca kurtka żeglarska do profesjonalnego zastosowania. Posiada regulatory na nadgarstkach i w pasie oraz praktyczny kołnierz, w którym znajduje się zwinięty kaptur. Kurtka wyposażona jest w kilka kieszeni zapinanych na suwak. W rękawach kryje wszywane, polarowe rękawice. W wewnętrznej kieszeni znajduje się maska, która przyda się podczas gwałtownych sztormów. Dobrą widoczność przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych zapewnią odblaskowe elementy.

Źródło: www.shop.puma.de

Nikon D7000

Cyfrowa lustrzanka wyposażona w nową matrycę CMOS formatu DX o rozdzielczości 16,2 megapiksela. Oferuje szeroki zakres czułości – od 100 do 6400 ISO oraz funkcję nagrywania filmów w rozdzielczości Full-HD z ciągłym autofokusem. A wszystko to w solidnym i ergonomiczny korpusie. Migawka dysponuje czasem otwarcia aż do 1/8000 s. – pozwala na wykonywanie bardzo dynamicznych ujęć oraz fotografowanie przy wyjątkowo słabym oświetleniu. Precyzyjne kadrowanie znacznie ułatwia jasny wizjer z powiększeniem 0,94 x (dla obiektywu o ogniskowej 50 mm). Dzięki zastosowaniu pryzmatu pentagonalnego obejmuje on w polu widzenia około 100 proc. kadru.

Źródło: www.nikon.pl

Środek do czyszczenia i konserwacji

Greenox jest nietoksyczny i w 90 proc. biodegradowalny. Konserwuje i usuwa mikrouszkodzenia. Może być stosowany do produktów ze stali nierdzewnej, aluminium, mosiądzu i miedzi. Dobrze nadaje się do konserwacji okuć, systemów do refowania i zwijania żagli oraz do noży.

Źródło: www.majer.com.pl

Deska SHOX LTD

Uniwersalna deska freeride dla szerokiego grona użytkowników. Wykonana z karbonu z drewnianym rdzeniem. Łatwo skręca oraz świetnie pływa na wiatr. Tipy są cieńsze, bardziej miękkie i sprężyste (przy zachowaniu dużej wytrzymałości). Zapewnia to łatwiejsze wybicie z krawędzi. Wersja LTD oznacza, że deska posiada swój własny numer i własnoręczny podpis projektanta. Na cały świat wypuszczono tylko 100 egzemplarzy.

Źródło: www.easy-surfshop.pl

Buty Aqua Mostro

Buty Aqua Mostro firmy Puma wykonane są z wysokogatunkowej skóry. Antypoślizgowa podeszwa posiada dziurki, które zapewniają cyrkulację powietrza. Buty bardzo szybko schną. Posiadają zapinanie na rzep.

Źródło: www.shop.puma.de

Ponton dla wymagających

Amerykańska, spacerowa łajba na weekendowe wycieczki.

Cruiser 220 CX kosztuje około 50 tysięcy złotych. *Fot. Harris FloteBote*

Firma Water Toys sprowadziła do Polski jedną z najpopularniejszych łodzi turystycznych z floty amerykańskiej firmy Harris FloteBote. Cruiser 220 CX zostanie zaprezentowany na marcowych targach w Warszawie.

Na ubiegłorocznych targach „Wiatr i Woda" w Gdyni firma Water Toys pokazała jeden z najbardziej ekskluzywnych modeli oferowanych na polskim rynku (łódź Grand Mariner SEL z wewnętrznym silnikiem Mercruiser o mocy 300 KM). Test tej jednostki zamieściliśmy we wrześniowym wydaniu magazynu „Wiatr". Teraz Water Toys przedstawi jeden z podstawowych modeli ze stoczni Harris FloteBote. Będzie to łódź na dwóch pływakach napędzana zewnętrznym silnikiem o maksymalnej mocy 150 KM. Ta spacerowa łajba przeznaczona na weekendowe wycieczki ma dwie platformy kąpielowe oraz trzy drzwiczki w burtach, przez które możemy wejść na pokład. Słowo „podstawowy" nie oznacza, że jest to konstrukcja mniej komfortowa. Na pokładzie może wygodnie wypoczywać nawet 12 osób. Ten samobieżny FLYBRIDGE ma bardzo komfortowe kanapy zapraszające do leniuchowania. Jedynym miejscem bez fotela jest prawa strona rufy, gdzie znajduje się składana drabinka platformy kąpielowej.

Na rufie Cruisera 220 CX znajduje się wygodne łóżko. *Fot. Harris FloteBote*

Najnowszy model CX przeszedł małą stylizację w stosunku do wcześniejszych pontonów. Otóż rufowa kanapa w kształcie litery L została przesunięta lekko do przodu, a za nią wygospodarowano doskonałe miejsce na dwuosobowe, rufowe łóżko słoneczne. Oczywiście, jeżeli komuś bardziej podoba się tradycyjny układ foteli, może wybrać wersję bez dodatkowej leżanki, chociaż osobiście nie rezygnowałbym z tego dużego łóżka na rufie. Między stanowiskiem sterowania, a kanapą rufową jest jeszcze wystarczająco dużo przestrzeni, by rozstawić stolik.

Cruiser CX dostępny jest w trzech długościach: 200 (6,3 metra), 220 (6,9 metra) oraz 240 (7,5 metra). Ciekawym i na pewno bardzo przydatnym elementem wyposażenia łodzi jest podwójne, rozkładane bimini osłaniające przed słońcem lub deszczem całą powierzchnię pokładu. Najczęściej bimini osłania jedynie okolicę sąsiadującą ze stanowiskiem sternika. Tu wszyscy nasi goście mogą mieć pełną ochronę. Cechą szczególną wszystkich łodzi tego typu jest małe zanurzenie. Bez problemu dopłyniemy niemal do każdego brzegu, by suchą stopą wyjść na ląd.

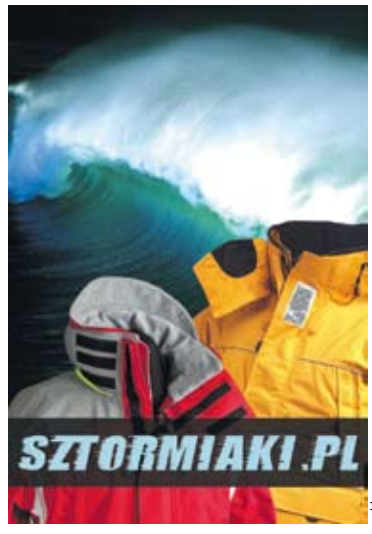
Na zakończenie zostawiłem informację, która na pewno bardzo ucieszy przyszłych armatorów jednostek Harris FloteBote. Do tej pory te łodzie były w Polsce dostępne jedynie z silnikami Mercury. Dzięki nawiązaniu współpracy polskiego przedstawiciela stoczni z firmą Yamaha, już od tego roku mamy możliwość wyboru między tymi dwoma producentami motorów.

Cena Cruisera CX zaczyna się od około 50 tys. zł (17,5 tys. dolarów). Niewiele jest na naszym rynku łodzi wysokiej klasy dostępnych za taką kwotę.

Arek Rejs

CRUISER 220 CX

Długość całkowita	6,90 m
Długość tub	6,60 m
Średnica tub	0,63 m
Szerokość	2,55 m
Waga	1 044 kg
Zanurzenie	0,53 m
Ładowność (osoby/kg)	12/738
Maksymalna moc silnika	150 KM



reklama

Bogaty sezon targowy

Za nami Londyn i Düsseldorf. Na kursie Warszawa.

W styczniu odbyły się targi żeglarskie w Londynie i Düsseldorfie. Przed nami marcowa wystawa „Wiatr i Woda" w Warszawie.

Londyńskie targi odbyły się w rozbudowanym centrum wystawowym. Organizatorzy ustawili wielki basen, w którym odbywały się między innymi pokazy wakeboardingu i kajakowe. W jednej z hal pojawił się 30-metrowy jacht Princess 32M, największa do tej pory jednostka wystawiona w halach londyńskiej wystawy. Tradycyjnie zabrako na tej imprezie wystawców z Polski. Nie zabrakło natomiast stoisk z produktami pochodzącymi z naszego kraju (łodzie Arvor, Quicksilver oraz odzież Henri Lloyd). Szkoda tylko, że niewielu zwiedzających wiedziało, że ogląda produkty made in Poland.

Zdecydowanie więcej polskich akcentów było na targach Boot w Niemczech. Dwunastu naszych wystawców zajęło powierzchnię przekraczającą 1,5 tys. metrów kwadratowych. W gronie 60 krajów, które przedstawiało swe wyroby, Polska była bardzo mocno widoczna. Większe przestrzenie w halach zajmowali jedynie Włosi, Brytyjczycy, Holendrzy, Austriacy, Szwedzi, Francuzi i Niemcy.

Nowy jacht z Olecka z centralnym kokpitem. *Fot. Delphia Yachts*

Największym zainteresowaniem cieszyły się stoiska stoczni Galeon (zbudowane w dwóch halach) oraz stoisko stoczni Delphia Yachts, gdzie prezentowano premierową Delphię 46cc. Tłoczno było też przy innych polskich ekspozycjach (Nautiner Yachts, Mazury Sp. z o.o., Yacht Service, stocznia Conrad S.A.). Wyroby z Polski reklamowali również zagraniczni przedstawiciele naszych firm (Balt-Yacht, Scandinavia Yachts). Możemy się cieszyć z tytułu Europejskiej Łodzi Roku w kategorii do 30 stóp, który przyznano łodzi Quicksilver Activ 675 Open. Wprawdzie oficjalnie nie jest to nasz wyrób, ale wiadomo, że jachty Quicksilver budowane są w Polsce.

Już na początku marca odbędą się targi „Wiatr i Woda". Z rozmów przeprowadzonych w Niemczech można wnioskować, że wielu zagranicznych gości odwiedzi Warszawę. Tymczasem w kraju zapowiedziano połączenie sił przedsiębiorców działających w dwóch organizacjach. Zarząd Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych zaprosił do współpracy Fundację Klaster Polskie Jachty. Podczas rozmów została podjęta decyzja o utworzeniu konsorcjum „Polskie Jachty". Jego celem będzie współpraca z Ministerstwem Gospodarki oraz pozyskiwanie środków unijnych. Między innymi na dofinansowanie udziału naszych stoczni w zagranicznych imprezach targowych. Polski przemysł jachtowy został wytypowany do grupy 15 gałęzi przemysłu, które w najbliższych latach uzyskają wsparcie polskiego rządu.

Arek Rejs

reklama

Jak przejąć jacht czarterowy?

Prawie wszystko o czym warto pamiętać przed rejsem.

Skipper jachtu czarterowego powinien być niczym mechanik samochodowy potrafiący w obcym aucie zrobić przegląd i znaleźć ukryte usterki. Przedstawiamy poradnik spisany przez Piotra Siedlewskiego, kapitana który na czarterowych jednostkach przemierzył setki mil. Materiał oparto na doświadczeniach zebranych na typowych jachtach morskich pływających w czarterowych flotach.

Kontrolujemy klapy zejściówki i sprawdzamy zamki oraz kluczyki do jachtu. Kontrolujemy wszystkie otwierające się okna i bulaje. Sprawdzamy stan uszczelek, zawiasów i zamknięć. Niektóre luki mają wysuwane moskitiery i zasłony przeciwsłoneczne – oceńmy ich stan. Sprawdźmy materace i wykładziny na burtach zwracając uwagę na zabrudzenia, rozdarcia i przypalenia. Jeśli trafimy na jakieś zawilgocone miejsce, to warto zamknąć zejściówkę i strumieniem wody sprawdzić szczelność pokładu. To okazja do kontroli węża i złączek do kranów. Przetestujmy też drożność odpływów kokpitowych. Wiele ważnych elementów wyposażenia znajduje się w kabinach, w bakistach, pod kojami i pod podłogami. Zanim załoga rozłoży swój dobytek, sprawdźmy, co się tam kryje. Pamiętajmy też, że na jachtach czarterowych powinny się znajdować instrukcje do wszystkich instalacji.

Wyposażenie pokładu

Przechodząc z rufy na dziób szarpnijmy z wyczuciem każdą stójkę i kosz od relingu. Zwróćmy uwagę na ich gniazda pokładowe oraz ewentualne uszkodzenia linek w miejscu przechodzenia przez stójki. Dokładnie obejrzyjmy mocowanie linek do koszy (szybkozłącza, zawleczki, sworznie, ściągacze). Skontrolujmy też śruby w drabince kąpielowej oraz jej połączenie z rufą. A także zawiasy i zamknięcia w bakistach. Zerknijmy na pokład i burty szukając rys, pęknięć i innych uszkodzeń. Zwróćmy też uwagę na wychodzące z pokładu przewody i złącza świateł nawigacyjnych oraz anten.

Przegląd instalacji wodnych

Szukamy zaworów burtowych i dennych odcinających instalacje i sprawdzamy ich działanie. Każda toaleta, zlewozmywak, umywalka, instalacja zęzowa i chłodzenie silnika to od jednego do dwóch zaworów. Pamiętajmy, że uszkodzenie instalacji grozi zalaniem jachtu, więc sprawne działanie zaworów jest konieczne.

Zęza powinna być sucha i czysta, woda może znajdować się jedynie w studzience ssaka pompy zęzowej. To okazja aby przetestować działanie pompy elektrycznej oraz ręcznej. Można wlać do zęzy wiadro wody i wypompować ją. Wylot instalacji zęzowej znajduje się zazwyczaj ponad linią wodną w części rufowej jachtu. Na wielu łodziach znajdziecie także przenośną pompę ręczną (na każdej łodzi powinno się także znaleźć wiadro z uchwytem).

Podniesienie podłóg pozwala odszukać echosondę i prędkościomierz, najczęściej znajdują się pod podłogą kabiny dziobowej. Przyczyną ewentualnego braku sygnału na przyrządach może być uszkodzenie kabla lub zaśniedzenie kostek. Przy okazji sprawdźmy też stan śrub i sworzni balastowych. Nie powinno tu być żadnych luzów, laminat i żelkot wokół śrub nie może być popękany. Jeśli jesteśmy już przy sondzie to od razu zapytajmy jak została skalibrowana. Pokazuje głębokość od kilu, od dna jachtu czy może od powierzchni wody? Sprawdzamy też jednostkę w jakiej sonda podaje głębokość.

Przegląd instalacji słodkiej wody

Instalacja słodkiej wody to zbiorniki, bojler ogrzewający, pompy, filtr, przewody i zawory rozdzielające wodę oraz krany z zaworami zlokalizowane w kilku miejscach. Oceniamy pracę zaworów i pomp zasilających przy umywalkach i zlewach. Jeśli mamy pełne zbiorniki, a z kranów mimo to leci na przemian woda i powietrze albo pompa nadal pracuje po zamknięciu kranu, oznacza to zapowietrzenie lub nieszczelność instalacji. Działając na pokładzie pamiętajmy, aby w pośpiechu nie pomylić wlewów do zbiorników słodkiej wody z wlewem do zbiornika paliwa (zwykle wlewy są oznaczone napisami).

ZACHWYCAJĄCA JAK BEZKRES OCEANÓW
BAVARIA CRUISER 45’

Prezentujemy najmniejszy z możliwych jachtów czterokabinowych: Cruiser 45’. Nowocześnie zaprojektowane wnętrze zachwyca swoją obszernością. Zarówno w wersji trzy- jak i czterokabinowej mamy trzy kabiny sanitarne i oddzielną kabinę prysznicową – to nowość w jachtach w tym segmencie. Cruiser 45’ – zrób sobie i swojej załodze przyjemność.
Stworzony w kooperacji z Farr Yacht Design i BMW Group Designworks USA
Więcej informacji na stronie www.armatoryachts.pl

ARMATOR YACHTS POLSKA
www.armatoryachts.pl

SALON SPRZEDAŻY
WARSZAWA: GRÓJEC,
Podole 9,
tel.+48 48 661 26 01,
728 351 219, 606 912 321

SALON SPRZEDAŻY
MIKOŁAJKI: SŁONECZNY PORT,
ul.Mrągowska 20,
tel.+48 606 912 321,
604 221 292

WIATR I WODA

Yacht of the Year 2010/11 NOMINATED

BAVARIA WHAT A YACHT

reklama

Jacht z floty stoczni Bavaria. To jedne z najpopularniejszych jednostek czarterowych. *Fot. Bavaria Yachts*

Przegląd instalacji elektrycznej

Na tablicy rozdzielczej włączamy oświetlenie wewnętrzne. W każdym pomieszczeniu kontrolujemy wszystkie punkty elektryczne. Odnajdujemy i sprawdzamy akumulatory. Na dużych jachtach znajdziemy akumulator startowy do silnika, serwisowy do świateł i nawigacji oraz akumulator do obsługi steru strumieniowego i windy kotwicznej. Akumulatory powinny spoczywać w szczelnym, kwasoodpornym kontenerze, zabezpieczone pasami. Nie mogą się przemieszczać w czasie przechyłów. Styki nie mogą być zaśniedziałe, ani luźne. Napięcie w instalacji jachtowej bez obciążenia powinno wynosić prawie 13 V. Włączanie poszczególnych lamp w kabinach nie powinno powodować widocznego spadku natężenia światła.

Zlokalizujmy główny bezpiecznik 230 V i zapytajmy o zapasowy (warto mieć kilka zapasowych bezpieczników do różnych elementów instalacji). Dokładnie sprawdzamy przeznaczenie i funkcjonowanie każdego przycisku i wskaźnika na tablicy rozdzielczej. Można zapytać armatora co oznaczają poszczególne diody na prostowniku i jakie są objawy złego funkcjonowania zasilania i ładowania.

Zwróćmy uwagę na główne włączniki 12V załączające akumulatory do poszczególnych sekcji. Uwaga! Wyłączenie akumulatora startowego w czasie pracy silnika spowoduje uszkodzenie alternatora. Większość jachtów ma przełącznik akumulatora serwisowego na instalację rozruchową, rozwiązanie to zabezpiecza nas na wypadek rozładowania akumulatora startowego. Włączniki akumulatorów często znajdują się w kabinach. Należy uczulić członków załogi, aby ich nie dotykać.

Przegląd instalacji gazowej

Butle gazowe mają osobne, zewnętrzne bakisty. Sprawdźmy szczelność połączenia zaworu na butli z reduktorem. Drugi zawór powinniśmy znaleźć w kambuzie, przy kuchence. Sprawdzamy po kolei sprawność każdego z palników i piekarnika. Płomień po zapaleniu powinien mieć barwę jasnoniebieską. Nowoczesny palnik po zgaszeniu płomienia (na przykład wskutek podmuchu) zostanie automatycznie odcięty od gazu. Kuchenka powinna być wyposażona w uchwyty przytrzymujące naczynia, blokadę drzwiczek piekarnika i blokadę całej kuchni w stałej pozycji. Jeśli nad kuchenką znajduje się urocza zasłonka, to na czas rejsu lepiej ją zdejmijmy. Przy okazji włączmy lodówkę i znajdźmy jej agregat. Pamiętajmy, że przysłonięcie agregatu bagażem może zakłócić jego pracę.

Przegląd silnika

Zdejmujemy pokrywy boczne w kabinach rufowych i podnosimy schody zejściówki. Zęza komory silnika powinna być sucha i czysta. Również okolice wyjścia wału z dna. Lokalizujemy wlew oleju silnikowego i bagnet pomiarowy – sprawdzamy poziom oleju. Olej nie powinien być czarny, spalony. Również przy przekładni silnika od strony wału może znajdować się korek z miarką poziomu oleju. Jeśli silnik ma przekładnię typu S-drive to na jej korpusie powinien być korek wlewu oleju przekładniowego połączony z bagnetowym miernikiem.

W okolicy dna odnajdujemy zawór wlotowy zaburtowej wody chłodzącej silnik oraz jej filtr. W większości silników woda zaburtowa nie schładza bezpośrednio silnika, ale płyn chłodzący w specjalnym wymienniku. Tym płynem jest najczęściej słodka woda (ale nie zawsze). Jeśli silnik jest chłodzony przez płyn, to na jachcie powinien być kanister z zapasem. Korek wlewu płynu znajduje się w górnej części silnika. Na ścianie komory silnika jest zbiornik wyrównawczy z miarką poziomu. Uwaga! Nigdy nie otwieramy wlewu w wymienniku, gdy silnik jest gorący.

Na wyposażeniu powinniśmy mieć butelkę z olejem do silnika, zapasowy olej do przekładni S-drive, pasek klinowy, filtry oleju i paliwa, wirnik pompy wodnej oraz uszczelki. Poza tym przydatne mogą być niezbędne klucze i śrubokręty, obejmy na przewody paliwowe, metr przewodu paliwowego, lejek z filtrem, kanister z olejem napędowym i wspomniany płyn chłodzący.

Potrzebne będą informacje o pojemności zbiorników paliwa. O maksymalnych obrotach bezpiecznych dla silnika oraz o obrotach najbardziej ekonomicznych. Zapytajmy o sposób włączania i wyłączania silnika, gdy przycisk „start – stop" nie zadziała. A także o konstrukcję śruby (lewoskrętna czy prawoskrętna?). Jeśli śruba jest składana to do jej rozłożenia często trzeba użyć dużych obrotów. W protokole przejmowania jachtu warto wpisać motogodziny podawane na zegarze oraz poziom paliwa odczytany ze wskaźnika.

Pamiętajmy, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę. Obsługę silnika i punkty kontrolne obowiązkowo powinien zaprezentować przedstawiciel właściciela jachtu.

Wyposażenie przeciwpożarowe

Sprawdzamy ile mamy gaśnic, gdzie są, czy posiadają ważny atest, jak je

reklama

Najważniejsza impreza szantowa w roku

XXX JUBILEUSZOWY MIĘDZYNARODOWY FESTIWAL PIOSENKI ŻEGLARSKIEJ

30 LAT Shanties

Shanties 2011

KRAKÓW, 22 - 27 LUTEGO

19 koncertów na 5 scenach: *szanty klasyczne, pieśni kubryku, ballady morsie i mazurskie, folk żeglarski oraz opera żeglarska i widowiska dla dzieci*

ponad 150 wykonawców *z Polski, Francji, Holandii, Wielkiej Brytanii, Norwegii i USA*

Wystąpią m. in.: Atlantyda, Banana Boat, Brasy, Cztery Refy, EKT Gdynia, Flash Creep, Formacja, Klang, A. Korycki i D. Żukowska, M. Kowalewski, Mechanicy Shanty, W. Mieczkowski, Mietek Folk, Mordewind, R. Muzaj, Nor Folk, Old Metropolitan Band, Orkiestra Samanta, Packet, J. Porębski, Prawdziwe Perły, Qftry, Ryczące Dwudziestki, Sąsiedzi, Smugglers, A. Sojka, Stare Dzwonnice, Stare Dzwony, Strefa Mocnych Wiatrów, M. Szurawski, G. Tyszkiewicz, P. Zadrożny, W. Zamojski (USA), Zejman i Garkumpel oraz Groms Plass (Norwegia), Les Souilles de Fond de Cale (Francja), Armstrong's Patent (Holandia)

bilety na:

www.shanties.pl

DELPHIA · Tawerna Żeglarska Stary Port · Poznań Boatshow · WIATR magazyn dla żeglarzy · gazeta Wyborcza.pl · ams · INTERIA.PL

obsłużyć. Gdzie jest koc gaśniczy i toporek. W pokrywach komory silnika i w schodach znajdziemy zaczopowane otwory, do których po odetkaniu wkładamy wyloty gaśnic w czasie akcji gaszenia pożaru silnika. Całkowite otwarcie pokryw spowodować może podsycenie ognia.

Kontrola urządzenia sterowego

Kołem wykonujemy maksymalny obrót w lewo i w prawo, aż do wyczucia oporu. Oznaczmy położenie steru w pozycji „zero". W rufowej części dna kokpitu zazwyczaj jest zakręcana klapa, pod którą schowana jest końcówka trzonu steru. W bakiście znajdziemy rumpel awaryjny. Sprawdźmy jak go się montuje i używa w razie awarii głównego napędu płetwy. Warto widzieć jak skonstruowany jest układ przekazania napędu. Często zamiast klasycznych sterociągów zainstalowana jest pompa hydrauliczna napędzająca siłownik. Wówczas na wyposażeniu powinien być pojemnik z zapasowym płynem hydraulicznym.

Kontrola steru strumieniowego

Po odłączeniu zasilania zewnętrznego 230V i włączeniu silnika sprawdzamy działanie śruby w dziobowym tunelu. Litera „L" lub kolor czerwony na przycisku – dziób jest odrzucany w lewo. Litera „R" lub kolor zielony – dziób jest odrzucany w prawo. Najczęściej przy stanowisku nawigacyjnym lub w kabinie rufowej znajdują się włącznik akumulatorów i bezpiecznik przeciążeniowy.

Kotwica, łańcuch i winda kotwiczna

Dowiedzmy się, jaka jest długość łańcucha. Skontrolujmy sposób połączenia łańcucha z kotwicą oraz z solidnym okuciem w komorze. Warto opuścić całą długość łańcucha, by sprawdzić czy nie jest poskręcany. Jeśli odcinki łańcucha nie są oznaczone, to wówczas warto samemu co pięć metrów przymocować kawałek taśmy. Kontrola windy elektrycznej polega na wypróbowaniu pilota po odłączeniu zasilania 230V i włączeniu silnika. Trzeba też poddać testowi zwalnianie ręczne windy łańcucha (bardzo ważna rzecz w przypadku wyczerpania akumulatorów lub awarii silnika windy). Często jachty mają płytką komorę kotwiczną – wówczas w czasie wybierania łańcucha musimy robić przerwy na rozrzucenie tworzącego się stożka, który mógłby zablokować windę. Pod pokrywą komory powinien być przymocowany handszpak lub korba do windy. W kokpitowej bakiście odszukajcie drugą kotwicę (najczęściej Danfortha) z 10-metrowym odcinkiem łańcucha i liną. Sprawdźmy łączenia i sposób wyciągania kotwicy.

Środki ratunkowe i sygnalizacyjne

Sprawdzamy czy tratwa ratunkowa jest połączona z jachtem linką do uruchamiania. Zapoznajemy się z opisem. Zwracamy uwagę na datę atestowania tratwy i zwalniaka hydrostatycznego. Przeglądamy wszystkie kamizelki ratunkowe i pasy asekuracyjne. Sprawdzamy stan pasków, karabińczyków, klamer i dopasowujemy kamizelki dla wszystkich członków załogi. Kontrolujemy zamocowane kół ratunkowych i możliwość ich szybkiego użycia. Testujemy pławkę świetlną – po ustawieniu żarówką do góry powinna się zaświecić. Sprawdzamy przymocowanie pławki do koła. Przeglądamy wszystkie środki pirotechniczne, sprawdzając ich stan i datę przydatności. Zapoznajemy się ze sposobem uruchamiania radiopławy EPIRB i pytamy o datę ostatniego testowania baterii. Sprawdzamy działanie rogu mgłowego. Odnajdujemy szperacz, kule, stożki sygnalizacyjne i latarkę oraz zapasowe, świeże baterie.

Sprawdzamy czy działają światła nawigacyjne oraz czy mamy zapasowe żarówki. Sprawdzamy czy na jachcie prawidłowo zamontowano reflektor radarowy (prawidłowo czyli jak najwyżej). Klasyczny prostopadłościenny reflektor powinien być zamontowany na sztywno, w pozycji „łapiącej deszcz", natomiast reflektory rurkowe - pionowo po obu burtach. Nie liczmy na to, że ktoś zauważy nas na swoim radarze, jeśli nasz reflektor będzie zainstalowany na achtersztagu, tuż nad głową sternika.

Kapitan Piotr Siedlewski, autor tekstu, podczas jednego ze swoich rejsów.

Żagle i olinowanie

Żagle trzeba rozwinąć. Jeśli są na jachcie żagle sztormowe, dowiedzmy się jak je postawić. Testujemy refowanie, zwijanie, zrzucanie, kontrolujemy też liny rolerów. Długość liny rolera powinna pozwolić na ciasne zwinięcie foka na profilu i parokrotne owinięcie na nim szotów. Zapoznajmy się ze sposobem zrzucania żagla w przypadku awarii rolera. Przy okazji kontrolujemy działanie blokad, knag, kabestanów i korb. Ważnym krokiem jest sprawdzenie olinowania stałego oraz ściągaczy i ich zabezpieczeń.

Na koniec przeglądamy resztę osprzętu: odbijacze, cumy, bosak. Sprawdzamy ponton wraz dulkami, wiosłami i pompą. Zaglądamy do skrzynki z narzędziami, do apteczki i kontrolujemy wyposażenie podstawowych zestawów naprawczych do elektryki, żagli, pontonu oraz instalacji gazowych i wodnych.

Nawigacja i łączność

Włączamy GPS i sprawdzamy czy współrzędne jakie wskazuje odpowiadają rzeczywistej pozycji jachtu. Sprawdzamy czy wszystkie mapy elektroniczne są odczytywane oraz czy obejmują obszar naszej żeglugi. Jeśli posiadamy ploter to sprawdzamy w jakich jednostkach wyświetlana jest głębokość. Jeżeli mamy UKF z DSC to skontrolujmy czy wyświetla pozycję z GPS. Warto wyjaśnić załodze do czego służy przycisk „Distress" i przestrzec wszystkich przed jego przypadkowym włączeniem. Przed wypłynięciem z portu przetestujmy nawiązywanie łączności. Ważne jest skontrolowanie jaki numer MMSI jest wpisany w DSC i czy zgadza się z numerem zapisanym w dokumentach jachtu. Przy UKF zawieśmy kartkę z numerem wywoławczym i nazwą jachtu oraz jego wymową w MKS, a także numer MMSI.

Sprawdźmy czytelność map, locji, spisów, przewodników, to czy zostały naniesione poprawki oraz jakie narzędzia nawigacyjne mamy do dyspozycji. Skontrolujmy wskazania kompasu głównego i namiarowego.

Piotr Siedlewski

Piotr Siedlewski
Kapitan jachtowy i instruktor PZŻ. Pływa po Bałtyku, Morzu Egejskim, Adriatyku, Morzu Północnym, Atlantyku, odwiedził także Karaiby i Nowa Zelandię. Szkoli żeglarzy w K.S. Navigare w Poznaniu.

reklama

Renault eco² w 8

Chwila relaksu przy słabszym wietrze. Na dziobie jachtu Bogusław Linda.

Upalny dzień na środku Atlantyku. Za sterem Grzegorz Zalewski. Obok kapitan Roman Paszke.

Roman Paszke wraz z załogą pokonał Atlantyk na katamaranie Renault eco². Trasę z Las Palmas na Guadelupę polski jacht przebył w czasie: 8 dni, 1 godzina i 53 minuty. Czy ktoś zechce teraz zmierzyć się z rekordem polskiego katamaranu?

Na pokładzie Renault eco² żeglowali między innymi Igor Szrubkowski, Robert Szustkowski, Jarek Kazberuk i Bogusław Linda. Trasa rejsu była monitorowana przez organizację World Sailing Speed Record Council. Po minięciu linii mety rozpoczął się proces ratyfikacji rekordu. – Jest z tym trochę zachodu. Zbieramy dokumenty, zdjęcia i przekazujemy wszystko do sekretariatu WSSRC – mówił nam Roman Paszke po powrocie do Polski. Kapitan wraz z częścią załogi wrócił do kraju samolotem. Na pokładzie Renault eco² pozostała pięcioosobowa ekipa, która po krótkiej przerwie na Karaibach wyruszyła w powrotny rejs do Europy. Nawigatorem na obu trasach przez Atlantyk był Robert „Jabes" Janecki, stały współpracownik Romana Paszke.

– Czas jaki osiągnęliśmy jest zadowalający, ale gdyby nie awaria genakera oraz osłabnięcie wiatru w końcówce rejsu, wynik mógłby być lepszy. Nasz katamaran może bezpiecznie pokonać Atlantyk nawet w 6 dni – mówi Roman Paszke.

Katamaran Renault eco² (do niedawna żeglujący pod nazwą Gemini III) to najszybszy jacht jaki kiedykolwiek pływał pod polską banderą. Na pokonanie 200 mil ze Świnoujścia do Gdyni potrzebował zaledwie 8 godzin, 55 minut i 50 sekund. Na tej łodzi można żeglować z szybkością ponad 30 węzłów. Maksymalna prędkość jaką zanotowano na pokładzie to ponad 38 węzłów, czyli 70 km/h. Podczas ostatniego przelotu z Las Palmas na Guadelupę rekordowy przebieg dobowy wyniósł 472 mile (w drugiej dobie rejsu).

Załogowy rejs z Wysp Kanaryjskich na Guadelupę był elementem przygotowań do samotnego rejsu Romana Paszke dookoła globu wokół trzech przylądków (bez zawijania do portów, trudniejszą trasą ze wschodu na zachód). Sześć lat temu Francuz Jean -Luc Van Den Heede pokonał drogę o której myśli Paszke (nazywaną Global Challenge) w 122 dni. Płynął jednokadłubowym jachtem „Adrien". Do dziś nikt tego wyniku nie poprawił. Nikt także nie próbował dokonać tego na katamaranie.

Start do samotnego rejsu Romana Paszke zaplanowano na wrzesień. Czy kapitan zdoła zebrać fundusze i zdąży przygotować jacht do tak ekstremalnej wyprawy? – Wierzę, że tym razem już nic nie zatrzyma mnie na

Fot. Renault eco² Race (4)

dni przez ocean

Załoga Romana Paszke ustanowiła rekord na atlantyckiej trasie Las Palmas – Guadelupa.

brzegu. Po prostu muszę płynąć. Podpisałem dwa kontrakty, w których jest zapisane, że wyruszę dookoła świata w tym roku.

W styczniu Paszke wciąż poszukiwał sponsora strategicznego. Prowadził pospieszne negocjacje. Zdawał sobie sprawę z tego, że choć jego jacht jest doskonałym bolidem wyścigowym, wciąż brakuje mu kilku ważnych i drogi elementów. Nowych żagli, niezawodnych silników, najnowocześniejszych kabestanów, przydałby się nawet nowy maszt. – Gdybyśmy to wszystko mogli kupić, to nasz katamaran byłby lżejszy nawet o tonę – powiedział Roman Paszke. – A wówczas o rekord na każdej trasie byłoby znacznie łatwiej.

Krzysztof Olejnik

W ostatnich dniach stycznia powracający przez ocean katamaran Renault eco² zatrzymał się na Azorach. Załoga zawinęła do portu Horta, by przeczekać gorszą sytuację pogodową panującą na północnym Atlantyku. W dalszą podróż do Europy jacht wyruszył w pierwszych dniach lutego.

Kabestany, elektronika i zejściówka w kokpicie na prawym pływaku katamaranu.

Drzemka na siatce łączącej pływaki jachtu.

Operacja samoster

Zbyszek Gutkowski kończy drugi etap regat u wybrzeży Wellington w Nowej Zelandii. *Fot. Ainhoa Sanchez / w-w-i.com*

Zbigniew Gutkowski, 36-letni żeglarz z Gdańska, wywalczył drugie miejsce w drugim etapie regat Velux 5 Oceans. Rejs Polaka z Kapsztadu w Afryce do Wellington w Nowej Zelandii (7753 mile) trwał 31 dni, 8 godzin i 27 minut. Jacht Operon Racing żeglował ze średnią prędkością 10,3 węzła. Druga lokata dała Gutkowi kolejne 10 punktów w klasyfikacji generalnej wyścigu. Zwyciężył faworyt Brad Van Liew (USA).

Mimo tego, że polski jacht jest najstarszy we flocie, Gutek przez dwa dni prowadził stawkę, a przez 21 dni utrzymywał się na drugiej pozycji. Gdyby nie poważna awaria samosteru, która w drugim tygodniu rejsu, w trakcie świąt Bożego Narodzenia, zaskoczyła go na Oceanie Południowym, miałby szanse na lepszy wynik.

Równo po tygodniu rejsu Gutek objął prowadzenie i na dzień przed Wigilią można było przypuszczać, że łatwo go nie odda. Niestety zepsuł się autopilot, który już podczas pierwszego etapu regat sprawiał problemy. Wówczas Gutkowskiemu udało się naprawić urządzenie na morzu. W Kapsztadzie samoster serwisował specjalista, który zapewniał, że wszystko działa jak należy. Jak się później okazało – nie miał racji.

Brak sprawnego autopilota to bezpośrednie zagrożenie dla jachtu i zawodnika. Samoster wyłączał się w najmniej oczekiwanych sytuacjach, powodując niekontrolowane zwroty przez rufę, co przy silnym wietrze i ogromnej fali, groziło utratą masztu lub wywrotką. Po kilku dniach i licznych próbach usunięcia awarii, Gutkowski opanował sytuację na tyle, by móc przewidzieć, przy jakim kursie i kiedy mogą występować problemy.

Pierwszego stycznia polski jacht płynął na drugiej pozycji. Później, w trakcie silnego sztormu, który wszystkim zawodnikom dał się we znaki, Gutek żeglował bardzo blisko Dereka Hatfielda. Zawodnicy zamieniali się miejscami, ale wciąż płynęli blisko siebie. Od 9 stycznia Operon Racing nie dał się już wyprzedzić. Zaczął nawet odrabiać straty do prowadzącego Amerykanina.

W trakcie podejścia do Nowej Zelandii Gutek zastosował ciekawą strategię. Chciał wykorzystać układ meteorologiczny pozwalający na szybkie podejście do Wellington od południa. Zaskoczył tym nawet komisję regatową. Decyzja okazała się dobra i Gutek dopłynął do mety niecałą dobę po zdobywcy pierwszego miejsca, z przewagą ponad 190 mil nad Kanadyjczykiem Derekiem Hatfieldem.

Start do trzeciego etapu regat zaplanowano na 6 lutego. Żeglarze popłyną z Wellington w Nowej Zelandii do Punta del Este w Urugwaju.

Dziennik pokładowy Gutka

Przed drugim etapem regat na łódce wymieniono fały, wszystkie mocowania fałów, bloczków, stropów, przewiązów. Wzmocniono maszt generatora wiatrowego. Zamontowano nowe jarzmo do generatora wodnego. Wyczyszczono dno. Sprawdzono instalacje, system uchylnego kila, uszczelniono część rufową łodzi. Żagiel, który dało się naprawić - naprawiliśmy. Zabrałem nowy spinaker topowy, który był zamówiony jeszcze przed startem, ale nie został uszyty na czas. Częściowo rozwiązano problemy z silnikiem. Po włączeniu biegu silnik wciąż dość mocno dymi, a jego maksymalne obroty też nie są takie, jak bym chciał. Mam nadzieję, że nie będę musiał go używać. Mam dużo prądu z generatora wodnego, z silnika skorzystam w ostateczności.

Zabrałem na pokład świeże owoce i warzywa, książki, drugi śpiwór, komplet instrukcji po polsku i angielsku do wszystkich urządzeń pokładowych (to, czego mi poprzednio bardzo brakowało).

20 GRUDNIA
Pobyt na lądzie wybija z rytmu

Wczoraj rano chciałem płynąć na północny wschód, ale prąd znosił mnie na zachód z prędkością pięciu węzłów (wiatru prawie nie było). Odpuściłem. Spróbowałem jak najszybciej dostać się na południe. Zrobiłem mnóstwo zwrotów przez sztag. Ale nadzieja na szybkie przejście strefy ciszy na południu prysła. Ostatecznie zmuszony jestem do żeglowania na północny wschód, czyli w zasadzie wracam tam, gdzie byłem wczoraj. Trudno, nie mam wyboru. Sprzęt na Operonie jest okej. Do wczoraj miałem kontakt wzrokowy z Derekiem i Bradem. Dziś już nikogo nie widzę. Wydaje mi się, że Derek lubi żeglować w słabych wiatrach i robi to naprawdę dobrze. Od startu spałem parę razy po jednej godzinie i czuję się trochę otępiały. Pobyt na lądzie wybija z rytmu.

21 GRUDNIA
Nie mogę nawet zagotować wody

Mam wrażenie, że płynę ze wschodu na zachód, czyli „pod włos" - złą drogą. Prognoza pogody na najbliższe siedem dni zapowiada wiatr i fale w dziób. Od tak zwanej „autostrady" znajdującej się teraz na południu dzieli nas 200 mil, ale nie ma możliwości, żeby się tam dostać. Łódka płynie w przechyle 45 stopni. Rzuca tak mocno, że nie jestem w stanie zagotować wody w czajniku. Na pokładzie jest jeszcze „lepiej".

22 GRUDNIA
W goglach nie tylko na narty

Stwierdzam stanowczo, że zima nadchodzi. W ciągu kilku godzin temperatura spadła o 20 stopni. Mam na sobie parę warstw odzieży. Wyjąłem z torby czapki i rękawiczki. Zamiast okularów przeciwsłonecznych mam do dyspozycji gogle. Jak będzie ktoś chciał pływać w zimnych warunkach to polecam zestaw: czapka, kaptur sztormiaka plus

Co to jest bramka bezpieczeństwa?

Kibice uważnie śledzący regaty Velux 5 Oceans zastanawiali się co oznacza biała linia na interaktywnej mapie prezentowanej w internecie. Jest to bramka bezpieczeństwa, którą komisja regatowa wyznaczyła na prośbę australijskich władz.

Bramki takie stosowane są w regatach wokółziemskich od momentu, gdy w 1997 roku, w trakcie regat Vendée Globe, jacht Brytyjczyka Tony'ego Bullimore'a wywrócił się, a żeglarz spędził cztery doby w odwróconym kadłubie na falach Oceanu Południowego.

Aby przepłynąć przez bramkę zawodnicy muszą się zbliżyć do kontynentu australijskiego na odległość 1000 mil morskich. Jest to podyktowane względami bezpieczeństwa. Jeżeli któryś z jachtów miałby kłopoty, akcja ratownicza jaką podjęłyby australijskie służby, miałaby większe szanse powodzenia. Samoloty poszukiwawcze mogłyby dłużej pozostawać w powietrzu.

gogle. Działa naprawdę dobrze. Poza tym jest już bardzo wilgotno, mgliście i ponuro. Myślę, że jak minę lodowaty front, warunki atmosferyczne jeszcze się pogorszą.

24 GRUDNIA
Prezent na Święta – awaria autopilota

Od wczorajszego dnia mam kłopoty z głównym autopilotem. Wygląda to tak, jakbym złapał jakiegoś wirusa w komputerze, który powoduje wyłączanie się urządzenia. Autopilot wysiadł wczoraj w nocy, jacht natychmiast zrobił niekontrolowaną rufę na dużej fali. Żagiel położył się na wodzie. Nie chciałbym tego powtórzyć. Udało mi się naprawić usterkę, ale muszę być ostrożny. Awaria głównego autopilota oznacza konieczność jazdy na awaryjnym, który jednak jest inaczej skalibrowany i wymaga znacznie większej uwagi.

25 GRUDNIA
Zimno i mokro, na liczniku 23 węzły

Święta świętami, a ocean nadal jest taki sam, jak zawsze. Wielki i niebezpieczny. Od wczorajszego wieczoru płynę bardzo szybko jak na możliwości Operon Racing. Prędkość przy zjazdach z fal dochodzi do 23 węzłów. Jadę na foku i grocie na drugim refie. Wydaje mi się, że taka szybkość jest odpowiednia do panujących warunków. Mógłbym płynąć na małym genakerze, ale jest to zbyt ryzykowne. Wciąż nie mam zaufania do samosteru.

Jest bardzo zimno i jeszcze bardziej mokro. W kokpicie bez zapiętych szelek lepiej nie przebywać. Fala wpada na łódkę z wielkim impetem i zabiera wszystko, co nie jest przywiązane. Musiałem wyciągnąć generator wodny, bo bałem się że woda go porwie. Jak spadnie prędkość jachtu, to zainstaluję go ponownie. Wieje 30 węzłów, więc wiatrak dość dobrze ładuje akumulatory. Najbliższy ląd na kursie to francuskie Wyspy Crozeta. Jest tam kotwicowisko dla statków, ale na pewno jest to straszne pustkowie i lepiej tam nie cumować. Od trawersu Crozetów zaczyna się speed gate czyli punktowana bramka. Kto najszybciej pokona ten dystans, dostanie dodatkowe punkty do klasyfikacji generalnej. Obstawiam, że Brad pokona tę prostą w najlepszym czasie.

26 GRUDNIA
Samoster robi co chce

Od Wigilii mam bardzo poważne problemy z samosterem i nie potrafię tego naprawić. Po prostu urządzenie bez ostrzeżenia robi co chce. W nocy 24 grudnia łódka na pełnej prędkości zrobiła zwrot przez rufę. Uchylny kil znajdował się w pozycji maksymalnego wychylenia na właściwy hals, więc po rufie działał w złą stronę. Dość szybko udało mi się przesunąć kil na nowe położenie oraz zamienić baksztagi i żagle (wszystko w przechyle 80 stopni). W końcu łódka wróciła do normalnej pozycji. Jakimś cudem wyszedłem z tego bez szwanku. Już minęło parę dni i nadal nie znalazłem lekarstwa na chorobę samosteru. Przy kolejnej awarii jacht zanurzył się dziobem w wodę aż do masztu i groziła wywrotka przez dziób. To była katapulta. Łódka stanęła prawie pionowo w dół. Wszystko, co nie było przywiązane, pofrunęło. Cały fok był w wodzie aż do masztu. Wyrwało stójkę relingu. Zalepiłem dziurę, mam nadzieję, że skutecznie.

28 GRUDNIA
Jak można jechać bez kierowcy?

Czegoś takiego jeszcze nie przeżyłem. Nie da się jechać bez kierowcy. Istnieje teoretyczna możliwość zatrzymania się w celu naprawy na wyspach Kerguelena znajdujących się w pobliżu, ale odrzucam tę opcję. Tam nic nie ma, tylko kotwicowisko i baza przeładunkowa dla rybaków, którzy łowią na Oceanie Indyjskim na statkach przetwórniach. W innych wokółziemskich regatach samotników Szwajcar Bernard Stamm zatrzymał się w tym miejscu, co skończyło się dla niego fatalnie, gdyż kotwica puściła, a jacht został wyrzucony na skały. Na wyspach nie ma żadnego osłoniętego portu zapewniającego dobre schronienie, a dotarcie tam z ewentualnym serwisem zajęłoby kilka dni. Jadę więc dalej.

Dziś wiatr osłabł i udało mi się trochę zdrzemnąć. Włączyłem ogrzewanie, wysuszyłem się, bo byłem cały mokry. Jadę na małym genakerze i grocie z jednym refem. Nie myślę o ściganiu, jestem wyczerpany psychicznie. Nie mam pretensji do warunków, tak jest na oceanie, 50 węzłów to jeszcze nie 80, ani 90, przeszkadza mi tylko samoster. Jak można jechać bez kierowcy?

29 GRUDNIA
Prawdziwy horror

Przeżyłem prawdziwy horror. Przez ostatnie 24 godziny miałem sztorm w pełnym tego słowa znaczeniu. Fale do wysokości 10 metrów, wiatr – 50 węzłów (10B). Znowu samoster dał popis. Dwie niekontrolowane rufy i wyostrzenie pod wiatr i fale. Aby ratować sytuację złapałem za ster i próbowałem odpaść. W ogromnym

Pingwin pierwszy na mecie. *Fot. Ainhoa Sanchez / w-w-i.com*

Pingwin kontra Operon

Czym się różni jacht Zbigniewa Gutkowskiego od jachtu Amerykanina Brada Van Liew, który wygrał dwa pierwsze etapy wyścigu Velux 5 Oceans? Jacht Gutka jest 7 lat starszy i niemal 2,5 tony cięższy. Maszt polskiej łodzi jest krótszy o 3 metry. A powierzchnia żagli w żegludze z wiatrem na jachcie Gutka jest mniejsza o 140 metrów kwadratowych. I jak tu walczyć o zwycięstwo? Poniżej przedstawiamy najważniejsze różnice techniczne między jachtami Le Pingouin i Operon Racing.

	Le Pingouin	Operon Racing
wiek jachtu	13 lat	20 lat
waga	8,6 tony	10,95 tony
wysokość masztu	28 m	25 m
żagle w żegludze na wiatr	300 m kw.	221 m kw.
żagle w żegludze z wiatrem	600 m kw.	460 m kw.
szerokość kadłuba	5,56 m	5,8 m
zanurzenie	4,5 m	3,96 m

Czarter Jachtów Morskich
D 37 | D 37.2 | D 40 | D 40.2
DELPHIA
tel/fax: (22) 420 35 05
czarter@delphiayachts.eu
www.delphiayachts.eu
Marina: ul. Stogi 20 Górki Zachodnie/Gdańsk (teren firmy Scandinavia Bootsimport Poland), tel.+48 601 680 838
reklama

Brytyjczyk Chris Stanmore-Major dotarł do Nowej Zelandii na czwartym miejscu. Spędził na morzu ponad 39 dni. *Fot. Ainhoa Sanchez / w-w-i.com*

przechyle i w nieprawdopodobnym łopocie zarefowanego grota. Jak kłopoty to oczywiście na całego. Urywa się sterociąg. Lina łącząca koło sterowe z mechanizmem steru. Sam nie wiem, jak udało mi się odpaść, ale udało się! Zjazdy z fali były bardzo szybkie i niebezpieczne. Na jednej z nich zaliczyłem „wbitkę" – wjechałem dziobem w wodę aż po sam maszt. Myślałem, że się łódka przewróci przez dziób. Na szczęście rufa, która była w powietrzu, poleciała na zawietrzną. Znowu stałem pod wiatr. W wyniku tak silnego uderzenia wyłączył się bezpiecznik samosteru i znowu musiałem walczyć z żywiołem.

Od dwóch dni w ogóle nie spałem. Jak chciałem zamknąć oczy, zawsze coś się działo. Jak się mnie pytano, czego się najbardziej obawiam płynąc sam, odpowiadałem: „Awarii, z którą nie będę w stanie sobie poradzić." Do tej pory nie udało mi się naprawić elektroniki samosteru. Mam nadzieję, że mimo okresu świątecznego, ktoś w firmie NKE będzie w stanie pomóc. Zapytanie poszło. Czekam na odpowiedź.

30 GRUDNIA
Wciąż z duszą na ramieniu

Nie poradziłem sobie z autopilotem. Rozłączyłem wszystko, podłączyłem jeszcze raz, na razie jedzie. W pierwszym etapie było jasne, co nie działa – czujnik wiatru, cylinder hydrauliczny. Teraz nic się nie wyświetla. Jest duży rozkołys, łódkę obraca, trzeba być czujnym. Płynę na tym samosterze, bo nie mam innej opcji. Jadę jednak z duszą na ramieniu. Jak będzie więcej wiatru, to będę musiał redukować żagle. W tym momencie przyspieszyłem i jadę na pełnych.

Martwi mnie to, że z tyłu buduje się bardzo silny niż i nie wiadomo, czy za kilka dni nas dopadnie, czy może gdzieś się rozejdzie. Na podstawie ostatnich prognoz pogody strategia wygląda tak, że będę musiał zejść głęboko na południe, aż do 52 równoleżnika. Nie podoba mi się to, ale nie mam innego wyjścia. Muszę ominąć klin wyżowy i jechać potem do góry, nie ryzykując za dużo.

reklama

1 STYCZNIA
Spotkanie z rodziną wielorybów

Wszystkiego najlepszego w nowym roku 2011! Nowy rok, nowe postanowienia, nowi znajomi... Pierwszymi ssakami, jakie spotkałem w tym roku, była rodzina wielorybów. Niestety nie znam rasy. Umaszczenie koloru ciemnobrązowego, długość około osiem metrów. W pierwszej chwili myślałem, że to pływające glony, jakich dużo w tej okolicy. Po sekundzie już wiedziałem. Wieloryby! Płynęły razem, prostopadle do mojego kursu, więc musiałem je jakoś ominąć. Cale szczęście sterowałem ręcznie i zareagowałem. Mogło być niedobrze. Dla nich i dla mnie. Chwilę wcześniej odważyłem się (mimo kłopotów z samosterem), postawić maksymalnie wielkie żagle, po raz pierwszy od 2 tygodni. Łódka od razu przyspieszyła, co widoczne było w raporcie pozycji, jaki co 6 godzin otrzymuję od komisji regatowej. Z nowym rokiem niebo zrobiło się błękitne, co nie jest częstym zjawiskiem na tych szerokościach geograficznych. Wiatr osłabł i jest szansa na odpoczynek w bardziej ludzkich warunkach. Wybieram się do koi, w której nie byłem od dawna!

4 STYCZNIA
Po prostu pech

Na jeden stopień długości geograficznej przed bramką bezpieczeństwa, w jedną sekundę sztorm zamienił się w flautę. Została fala, która teraz robi spustoszenie na Operonie. Na prognozie wszystko wygląda inaczej, niż w rzeczywistości. Teraz pozostaje jakoś się doślimaczyć do bramki. W innym razie na pewno już bym zrobił zwrot przez rufę i płynął z falą, co by było łagodniejsze dla sprzętu.

8 STYCZNIA
Orki na kursie

Czwarta doba w sztormie. Podstawowy zestaw do żeglugi w tych bardzo ciężkich warunkach to grot z trzema refami i mały fok. Gdy wiało powyżej 50 węzłów, żagla było ciut za dużo. Dzisiaj wiatr lekko osłabł, do 28 węzłów. Zdjąłem jeden ref z grota i zamieniłem foka na solenta. Przez godzinę płynąłem na takim zestawie i było okej. Wiatr odkręcił bardziej na północny zachód i stężał do 36 węzłów, a należało zrobić zwrot przez rufę. Musiałem ponownie się zarefować – zrobienie rufy z wielkim grotem w tych warunkach wiąże się z ryzykiem straty masztu.

Fale są nadal monstrualne, a zjazdy z nich po prostu niebezpieczne. Czasami łódka leci w dół 26 węzłów. Znowu spotkałem ssaki na kursie. Tym razem stadko orek. W przeciwieństwie do wielorybów orki bardzo szybko ustąpiły drogi. Złapałem za aparat fotograficzny, ale już były pod wodą. Jestem na 52 równoleżniku. Temperatura powietrza i wody spadła do 5 stopni Celsjusza. Wzdłuż tej szerokości geograficznej mam zamiar płynąć aż do wysokości Nowej Zelandii.

10 STYCZNIA
Płynę szybko i odrabiam straty

Płynę szybko, to widać, ale jest to również stresujące, bo muszę bardzo uważać. Nie wiem jeszcze, jak to zrobię, na pewno będę się trzymał zewnętrznej strony niżu, na której się obecnie znajduję i ten niż powinien mnie doprowadzić do Nowej Zelandii. Niestety są zagadki w prognozie pogody – zmienne wiatry przy cieśninie Cooka. W tej chwili nie umiem jeszcze powiedzieć, jak to rozegram.

12 STYCZNIA
Dopłynąć w całości do Wellington

Płynę południową stroną wyspy, czyli będę wchodził do Wellington od strony Oceanu Spokojnego. Brad płynie od północy, ale ma przewagę 300 mil. Jest mała szansa, że gdybym teraz jechał wykorzystując maksymalnie możliwości łódki, to bym go złapał, ale ryzyko jest tak duże, że chyba go nie podejmę. Szczególnie ze względu na samoster, który nie działa jak trzeba. Rośnie również moja przewaga nad Derekiem, co daje mi większy spokój, więc nie widzę sensu, żeby się narażać i cisnąć do przodu aż tak bardzo. Chcę dopłynąć w całości do Wellington.

Od wczorajszego wieczora mam bezchmurne niebo, dużo gwiazd. Dziś od rana ani jednej chmury, bardzo ładna pogoda, po raz pierwszy w tym etapie. Tak się ładnie zrobiło, że gdyby nie duże fale, mógłbym powiedzieć, że jestem na Morzu Śródziemnym. Gdyby żeglarstwo zawsze wyglądało tak, jak dziś, to jachtów byłoby na świecie tyle, co samochodów. Wszyscy by pływali po oceanach. Byłoby fajnie...

14 STYCZNIA
Płytko, coraz płyciej. Blisko, coraz bliżej

Brada nie uda mi się złapać. Tracę wciąż ponad 200 mil. Powinienem zameldować się w Wellington w niedzielę, choć nie jestem tego pewien, ponieważ w prognozie pogody mam słabe, a później bardzo silne wiatry przeciwne. Zobaczymy jak to będzie wyglądać w rzeczywistości.

Mam taką złośliwą falę. Jej wielkość jest podobna, ale odległość między falami dużo mniejsza. To dlatego, że wcześniej płynąłem przez morze o głębokości 5 kilometrów, a teraz mam pod dnem zaledwie 100 metrów. Fala się wypiętrza i jest dokuczliwa. Takie warunki prawdopodobnie utrzymają się przez najbliższe 12 godzin, ale wiatr słabnie i będzie zmieniał kierunek, więc nie będzie to miało dla mnie aż takiego znaczenia. Jadę do przodu, zostało jeszcze 400 mil, zobaczymy jak będzie.

16 STYCZNIA
Jestem na mecie

Bardzo się cieszę, że dojechałem w całości i że nic się nie popsuło na jachcie przez ten samoster. No i jestem zadowolony, że tak szybko przypłynąłem po Bradzie. On nawet nie zdążył dobrze się wyspać, a już przyszedł mnie powitać. Po raz pierwszy w życiu się bałem. Dostałem w tym etapie mocno w kość. Nie chodzi nawet o sztormy, które mieliśmy trzy, więc sporo jak na jeden etap, ale o elektronikę – jak ona nie działa, to nie da się płynąć. Dwa razy w środku nocy nie wiedziałem, gdzie jest góra a gdzie dół, bo byłem żaglami przyklejony do wody.

Relacji Gutka z pokładu Operon Racing wysłuchuje Milka Jung. Możecie ich szukać między innymi na stronach www.velux5oceans.com oraz www.magazynwiatr.pl. Milka Jung jest dziennikarką, tłumaczką i instruktorem żeglarstwa. Publikuje teksty w branżowych czasopismach, a także w Gazecie Wyborczej i Rzeczpospolitej. Obecnie dla regat Velux 5 Oceans pisze informacje prasowe oraz tworzy polską wersję językową strony internetowej. Od 5 lat mieszka w leśniczówce na Mazurach.

Radość na mecie. Derek Hatfield wita się z rodziną. *Fot. Ainhoa Sanchez / w-w-i.com*

Gutek w klubie samotników

Zbigniew Gutkowski został zaproszony do elitarnego grona żeglarzy samotników. Klub istnieje od 35 lat, ale w ostatnich tygodniach jego członkowie postanowili sformalizować swe działania i powołać stowarzyszenie Klub Żeglarzy Samotników.

Janusz Charkiewicz, Komandor KŻS, napisał: „Panie Zbigniewie, serdeczne pozdrowienia, gratulacje za dotychczasowe osiągnięcia i życzenia wszelkich sukcesów w dalszych etapach Velux 5 Oceans przesyłają Panu ze Szczecina członkowie Klubu Żeglarzy Samotników. Jesteśmy myślami z Panem, ma Pan już zarezerwowane miejsce w założonej przed 35 latami „Księdze Wpisów".

„Wiatr" objął patronatem medialnym działalność Klubu Żeglarzy Samotników. Na łamach pisma oraz na portalu www.magazynwiatr.pl będziemy informować o działalności stowarzyszenia, planach, regatach i o przedsięwzięciach żeglarskich członków klubu.

Oto główne punkty, do których dociera Magazyn Wiatr. Wersje elektroniczne PDF wszystkich numerów magazynu dostępne są na portalu informacyjnym www.magazynwiatr.pl.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
COŻ PZŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
JK HOM, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDS i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
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 Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
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
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
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
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
KS Zatoka Puck, Lipowa 3a, tel. (52) 398 81 20
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
Plaża Piratów, Sopot, Mamuszki 14, tel. (58) 555 30 31
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Przystań Kusznierewicza, Swornegacie, Regatowa 1, tel. 515 034 904
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26. tel. (58) 307 39 12

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
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
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, ul. Lotnicza, tel. 606 783 413
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
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
Gniazdo Pirata, Mikołajki, Kowalska 3, tel. 607 306 929
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 Aqua, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
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

HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
Easy Surf Shop, Poznań, Mogileńska 4, tel. (61) 653 31 92
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
Sklep Easy Surf, Poznań, Mogileńska 4, tel. (61) 653 31 92
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
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Szopeneria, Słomczyce 8f, tel. (63) 275 60 41
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
Tawerna Mykonos, Poznań, Plac Wolności 14, tel. (61) 853 34 36
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Sklep Funsport, Poznań, Górecka 30, tel. (61) 661 04 44
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5, tel. 601 564 334
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
15 filii Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Mokotów
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. (22) 782 20 35
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Centrum Kultury w Żyrardowie, Plac Jana Pawła II 3, tel. (46) 855 30 54
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Koszykowa 54, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Lentza 35, tel. (22) 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21 *oraz* w sezonie na wszystkich jachtach agencji
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, Chocimska 14, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Forsail, Warszawa, Nowolipki 27, tel. (22) 654 32 61
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Sklep Skipper, Warszawa, Kobylańska 30, tel. (22) 651 86 40
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Tawerna Tuż za Horyzontem, Warszawa, Wioślarska 6, tel. (22) 625 04 10
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
Radio OKO, Ostrołęka, Korczaka 4, tel. (29) 760 76 68

KUJAWSKO–POMORSKIE

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, Szpitalna 18, tel. (52) 30 22 184
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55

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
Przystań Czarna Perła, Augustów, Sportowa 1
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Orzeszkowej 15, tel. (85) 732 30 30

LUBUSKIE

YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
LKŻ Sława, Odrodzonego WP 23, tel. (68) 356 62 03

ŁÓDZKIE

Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
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

DOLNOŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
DOZŻ, Wrocław, Plac Św. Macieja 5, tel. (71) 343 56 65
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
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
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
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
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE

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, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamirowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE

YK Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep Afma, Rzeszów, Podkarpacka 71, tel. (17) 854 34 69
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel (17) 862 02 39

WIATR
magazyn dla żeglarzy
Pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych.

www.magazynwiatr.pl

ZAŁOGA: Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Maciej Grabowski, Zbigniew Malicki, Dariusz Urbanowicz, Piotr Salecki, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Arek Rejs, Małgorzata Talar, Agata Pyziak, Łukasz Bobrowski, Marek Karbowski (foto), Paula Kopyłowicz (foto), Paweł Albrecht (foto), Łukasz Łapiński (foto), Krzysztof Olejnik.

PROJEKT GRAFICZNY, SKŁAD: Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: OLEJNIK MEDIA, ul. Starowiejska 1g/11, 61–664 Poznań

KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKTY:
redakcja@magazynwiatr.pl
reklama@magazynwiatr.pl
Tel. 609 190 160

DRUK: Presspublica Sp. z o.o. http://drukarnia.rp.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.

Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych

Zwodowano katamaran AC 45

Skrzydło zamiast grota – tak wygląda przyszłość.

Pierwszy trening na katamaranie AC 45 przeprowadzono w Nowej Zelandii.

Kolejna edycja Pucharu Ameryki rozegrana zostanie w San Francisco.

W Auckland (Nowa Zelandia) zwodowano nowy katamaran ze skrzydłem AC45. To pierwszy jacht przygotowany do cyklu regat America's Cup World Series. Ten cykl będzie poligonem dla sprzętu i załóg przed „dużym" Pucharem Ameryki zaplanowanym na rok 2013. (regaty rozegrane zostaną na większych katamaranach nowej klasy AC72, gospodarzem imprezy będzie San Francisco).

Katamaran AC45 został zbudowany z włókna węglowego. Można się na nim ścigać z dużą prędkością (do 30 węzłów) i zarazem stosunkowo blisko brzegu. Co ważne – łódź można łatwo demontować i taklować, a złożony kadłub mieści się w kontenerach, co ułatwi transport sprzętu. Na tych jachtach załogi będą mogły rywalizować prawie w każdych warunkach wietrznych (od 5 do 30 węzłów). – Wyścigi będą testem umiejętności i strategii, a nie tylko prędkości – powiedział Iain Murray, dyrektor generalny America's Cup Race. Podczas pierwszych prób na płaskiej wodzie jacht pędził z prędkością dochodzącą do 20 węzłów. Pierwsze wyścigi katamaranów AC45 w ramach America's Cup World Series rozegrane zostaną latem tego roku.

reklama

32 edycję regat o Puchar Ameryki rozegrano na jednokadłubowcach klasy ACC. W ubiegłym roku – w 33. edycji America's Cup – doszło do nierównej walki szwajcarskiego katamaranu Alinghi ze znacznie szybszym Amerykańskim trimaranem BMW Oracle, który w miejscu grota miał gigantyczne skrzydło. Już po pierwszym wyścigu było jasne, że te dwa jachty nigdy nie powinny rywalizować między sobą w regatach meczowych. Amerykanie żeglowali ostrzej na wiatr, z dużą swobodą i lekkością, prawie przez cały czas utrzymując nawietrzny pływak ponad wodą. Na ich tle jacht Szwajcarów prezentował się słabo. W całych regatach średnia prędkość BMW Oracle była o 2-3 węzły wyższa, niż średnia prędkość Alinghi.

Podczas pierwszych prób na płaskiej wodzie katamaran AC 45 żeglował z prędkością dochodzącą do 20 węzłów.

By wyrównać szanse i uatrakcyjnić rywalizację postanowiono stworzyć nową klasę AC72. Katamarany o jednakowych parametrach sprawią, że walka o Puchar Ameryki znów będzie się toczyć burta w burtę. Aby zmniejszyć koszty rywalizacji wprowadzono ograniczenia dotyczące liczby członków załogi i budowy jachtów. Każdy zespół będzie mógł zatrudnić najwyżej 11 żeglarzy i zbudować najwyżej dwa jachty.

Dlaczego uznano, że katamarany będą dobrym rozwiązaniem dla Pucharu Ameryki? Przede wszystkim są tańsze i łatwiejsze w montażu, demontażu i w transporcie, niż trimarany. Wyścigi będą bardziej widowiskowe, niż na starych jednokadłubowcach, bo nowe maszyny, wyposażone w skrzydła, będą mogły regularnie żeglować z prędkością przekraczającą 30 węzłów. Regaty będzie można rozgrywać prawie w każdych warunkach wietrznych, także przy słabych i silnych wiatrach.

Nowe jachty będą miały pływaki o długości 22 metrów. Szerokość katamaranów wyniesie 14 metrów. Łodzie będą wyposażone w sztywne skrzydło o powierzchni 300 metrów kwadratowych. Nowa konstrukcja jest w pewnym sensie połączeniem elementów z ostatnich jachtów BMW Oracle i Alinghi. Nowością będzie obecność operatora kamery na każdym z jachtów

Regaty o Puchar Ameryki rozgrywane są od 1851 roku. To najstarsze regaty świata, a wiktoriański dzban o wadze 3 kilogramów jest najstarszą nagrodą w nowożytnym sporcie.

WIATR
magazyn dla żeglarzy pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych
JUŻ ROK NA POLSKIM RYNKU WYDAWNICZYM

Miesięcznik pełen pasji!
NAJWYŻSZY NAKŁAD W ZASIĘGU OGÓLNOPOLSKIM
wśród magazynów o sportach wodnych

Dystrybucja: sklepy i kluby żeglarskie, tawerny, mariny, przystanie, szkoły żeglarskie, firmy czarterowe, wybrane hotele, klienci żeglarskich domów wysyłkowych.
Dokładny spis odbiorców na stronie internetowej www.magazynwiatr.pl w zakładce DYSTRYBUCJA

Dystrybucja bezpośrednia: na targach związanych z wodą, żaglami i turystyką, na zlotach żaglowców, festiwalach szantowych i najważniejszych regatach.

Wejdź na portal pasjonatów żeglarstwa i sportów wodnych
www.magazynwiatr.pl

Znajdziesz nas również na profil magazyn WIATR
TRAFIAMY TAM GDZIE TY!

Zapraszamy do współpracy tel. 668 802 122 reklama@magazynwiatr.pl

Złoto i srebro dla żagli z Wałcza

Dziewczynka z Tajlandii i chłopiec z Malezji zdobyli złoto i srebro na mistrzostwach świata klasy Optimist. Oboje żeglowali na żaglach made in Poland.

Żaglownia Mariusza Juszczaka z Wałcza istnieje od 19 lat. To niewielka, rodzinna firma zatrudniająca zaledwie sześć osób. Ale żagle z charakterystyczną literką „J" naklejoną w rogu halsowym znane są już w 67 krajach. W ostatnich sześciu latach aż pięciokrotnie zawodnicy z klasy Optimist wygrywali mistrzostwa świata na żaglach z Wałcza. Ostatnie zawody tej rangi zakończyły się 7 stycznia w Malezji (Langkawi). Ponad połowa najmłodszych sterników pływała na żaglach firmy „jsail".

Pierwszy egzemplarz żagla do Optimista, który obecnie jest głównym produktem firmy, Mariusz Juszczak zaprojektował i uszył wraz z ojcem w 2000 roku. Zawodnik startujący na zupełnie nowym, nieznanym wówczas żaglu, wygrał prestiżowe Mistrzostwa NSKO w Kamieniu Pomorskim. Na mistrzostwach świata żagle z Wałcza po raz pierwszy pojawiły się w 2003 roku. Dziś firma ma już ponad 20 przedstawicieli handlowych na wszystkich kontynentach i należy do najważniejszych producentów żagli do Optimista na świecie. Poza Mariuszem Juszczakiem żagle dla najmłodszych zawodników szyją w Polsce także Marek Konys, Robert Wolniewicz i Marek Kreft.

Polscy zawodnicy, którzy startowali na mistrzostwach w Malezji, zajmowali miejsca poza pierwszą setką. Mateusz Kudyk był 116, Adrian Raczkowski 121, Jakub Kręciwilk 134, Maksymilian Jabłecki 157, a Michał Żak 173. Mistrzostwa wygrała Noppakao Poonpat. Niezwykle rzadko na najwyższym stopniu podium w tej imprezie staje dziewczynka, ale sterniczka z Tajlandii należała do grona faworytów. Już rok wcześniej była bliska wygrania mistrzostw świata klasy Optimist. Pierwszym zawodnikiem z Europy był Niemiec Marvin Frisch (piąte miejsce). Kolejny żeglarz z naszego kontynentu zajął dopiero 15 pozycję. W czołówce dominowali Azjaci – sternicy z Malezji, Tajlandii i Singapuru.

Formuła mistrzostw świata zakłada, że wyścigi flotowe rozgrywane podczas trzech pierwszych dni regat są eliminacjami do drużynowych mistrzostw świata, które rozgrywane są jako osobne, dwudniowe regaty. Tym razem rywalizowały 64 zespoły. Zwyciężyła drużyna Tajlandii. Drugie miejsce zajęła ekipa z Singapuru, a trzecie zespół z Peru. Wszyscy zawodnicy zwycięskich zespołów używali polskich żagli firmy „jsail".

Tylko pięć polskich jachtów w regatach Rolex Miami OCR

Zaledwie pięć polskich jachtów wystartowało w pierwszych w tym roku regatach Pucharu Świata Rolex Miami OCR. Najlepszy rezultat (9 miejsce) wywalczył w klasie Finn Rafał Szukiel, który w ostatniej chwili zdołał dotrzeć za ocean. W wyścigu medalowym Szukiel zajął 4 pozycję.

Rolex Miami OCR to prestiżowe regaty klas olimpijskich. W imprezie uczestniczą słynni sternicy z całego świata. Między innymi Brytyjczyk Ben Ainslie w klasie Finn, Hiszpanka Blanca Manchon w klasie RS:X (żeglarka roku 2010), Brazylijczycy Torben Grael i Robert Scheidt oraz ich rywal z klasy Star Mark Reynolds (USA).

Polskę reprezentowało siedmiu żeglarzy. Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar, nasza najlepsza kobieca załoga w klasie 470, zajmowały miejsca w drugiej dziesiątce. Ukończyły rywalizację na 18 pozycji (do regat zgłoszono 24 łódki). Na Laserze nieźle radził sobie Jonasz Stelmaszyk. W stawce ponad stu łódek wywalczył 30 pozycję. W wyścigach najczęściej zajmował miejsca w drugiej dziesiątce. Bartosz Rakocy (ubiegłoroczny mistrz Europy w klasie OK Dinghy) początek rywalizacji na Laserze miał niezły. Później zaliczył trzy gorsze wyścigi i nie awansował do złotej grupy. Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński w stawce 57 łodzi klasy Star żeglowali ze zmiennym szczęściem. Najlepsze miejsca to 3, 8 i 10. Najgorsze – trzecia dziesiątka i BFD. Regaty ukończyli na 26 pozycji.

Więcej o załodze Grabowski – Lesiński na stronie 30.

reklama

Jacht klasy Moth unosi się do lotu. Ta konstrukcja to najszybsza jednoosobowa łódka. *Fot. Loris Von Siebenthal*

Szybkość przede wszystkim

31 węzłów czyli ponad 57 kilometrów na godzinę – oto aktualny rekord prędkości jachtu klasy International Moth (Ćma). To dziś najszybszy jednoosobowy jacht na świecie. Moth pochodzi z Australii, ale wiernych fanów ma już na wszystkich kontynentach.

To niezwykle widowiskowa konstrukcja. Jachty fruną metr nad wodą zanurzając jedynie płetwy mieczową i sterową, które mają kształt odwróconej litery T. Ta z pozoru prosta łódka w rzeczywistości jest bardzo zaawansowaną technologicznie jednostką. Długość jachtu to 3,35 metra, szerokości – 2,25 metra, powierzchnia żagla – 8 metrów kwadratowych. Jacht jest zbudowany prawie w całości z włókien węglowych, stąd jego niewielka masa. Gotowa do żeglugi łódź waży około 28 kilogramów. Poza głównymi wymiarami klasa nie ma ograniczeń konstrukcyjnych, więc jest ciągle rozwijana. Na styczniowych mistrzostwach świata rozegranych w Australii, na kilku jachtach pojawiły się żagle – skrzydła wzorowane na tych, które znamy z Pucharu Ameryki.

W tej niezwykłej klasie organizowane są mistrzostwa świata i Europy. Często biorą w nich udział sternicy z klas olimpijskich. Aktualny rekord prędkości na jachcie International Moth wynosi 31,1 węzła czyli 57,6 kilometrów na godzinę.

W jaki sposób po starcie jacht zaczyna unosić się ponad wodą? Sternik obraca przedłużacz rumpla wokół osi (jakby był kierowcą motocykla i chciał dodać gazu). Układ cięgien połączony z płetwą mieczową powoduje zmianę kąta ustawienie poziomych skrzydeł miecza – w ten sposób żeglarz decyduje o tym, na jakiej wysokości nad wodą chce płynąć.

INTERNATIONAL MOTH
www.moth.pl

W odpowiedzi na rosnące zainteresowanie tą klasą powstał polski serwis internetowy www.moth.pl. Znajdziecie na nim opis konstrukcji, ciekawe zdjęcia, filmy, linki, kalendarz regat oraz wyniki. Założono również polski profil na Facebooku poświęcony klasie International Moth.

Michał Domański

W Belmont (Australia) rozegrano w styczniu mistrzostwa świata w klasie Moth. Wszystkie medale zdobyli gospodarze.

Złoto wywalczył Nathan Outteridge (ten sam zawodnik tydzień wcześniej wygrał mistrzostwa Australii). Srebro zdobył Joe Turner, a brąz – Scott Babbage, do którego należy aktualny rekord prędkości. W pierwszej dziesiątce mistrzostw było aż siedmiu reprezentantów Australii oraz jeden Nowej Zelandii. W regatach startowało 110 zawodników.

Czołowi sternicy najczęściej korzystali z jachtów marki Mach 2 (nowa łódka wraz z podatkami i transportem kosztuje 22 tysiące dolarów). Następna ważna impreza klasy Moth to mistrzostwa Europy, bardzo blisko Polski, bo w niemieckim Travemünde (23-30 lipca). Kto się wybiera, by popatrzeć jak lata Ćma?

reklama

Kręgosłup kocha ruch

Dlaczego żeglarze narzekają na bóle pleców?

Kręgosłup żeglarza w pozycji zgięciowej do przodu. Na zdjęciu zawodnik klasy Finn Edward Wright. *Fot. Rolex / Dan Nerney*

Rozmowa magazynu „Wiatr" z dr n. med. Witoldem Dudzińskim, lekarzem kadry narodowej polskich żeglarzy.

Magazyn Wiatr: Czy wyczynowe żeglarstwo jest zdrowym sportem?

Witold Dudziński: Żaden sport wyczynowy nie jest zdrowy. Nawet pływanie, które uprawiane amatorsko jest jedną z najkorzystniejszych aktywności ruchowych. Zawodowi pływacy narzekają na zatoki, uszy, na bóle barków. Wyczyn zawsze związany jest z przeciążeniem organizmu, dlatego zdrowy sport wyczynowy nie istnieje.

Docierają do nas sygnały o tym, że polscy żeglarze dość często narzekają na bóle w okolicach kręgosłupa. Niepokoi szczególnie fakt, że problem dotyczy także młodych zawodników. Sara Piasecka, która w różnych klasach zdobyła dotąd 11 medali na mistrzostwach świata i Europy, kilka tygodni spędziła na rehabilitacji. Na bóle pleców narzekał też Piotr Myszkowski, wicemistrz świata juniorów, syn Grzegorza Myszkowskiego, olimpijczyka z Seulu. Co jest przyczyną tych kontuzji?

Żeglarstwo nie jest sportem wysokourazowym. Na wodzie rzadko zdarzają się kontuzje. Przeważnie do urazów dochodzi podczas uprawiania sportów uzupełniających – biegów, gier zespołowych czy gry w squasha. A także podczas dźwigania ciężkich kadłubów, pakowania sprzętu na przyczepy oraz w trakcie podróży. Czasem zawodnik odczuwa silny ból w kręgosłupie po 20 godzinach jazdy samochodem. Ale czy za to odpowiada żeglarstwo? Raczej nie. W klasie RS:X (deska z żaglem – przyp. red.) zawodnicy najbardziej obciążają kręgosłup znosząc sprzęt na brzeg albo nieprawidłowo podnosząc pędnik z wody, a nie podczas żeglugi.

Inną sprawą są obciążenia jakie zachodzą w trakcie treningów i startów na wodzie. U zawodników występuje wówczas permanentna postawa zgięciowa kręgosłupa (wyjątkiem są niektóre klasy, na przykład Laser czy 49er). Ale to także nie jest główna przyczyna dolegliwości i kontuzji. Moim zdaniem główną przyczyną bólów kręgosłupa o podłożu mechanicznym są nieprawidłowe postawy w czynnościach codziennego życia: źle siedzimy, nieprawidłowo podnosimy przedmioty z ziemi, nie potrafimy prawidłowo kaszleć i kichać, a nawet ustawić fotela w samochodzie. Dopiero na te wszystkie nieprawidłowe postawy nakładają się dodatkowe obciążenia wynikające z uprawiania żeglarstwa, na przykład długotrwała pozycja zgięciowa podczas balastowania. Czyli najpierw popełniamy błędy na lądzie, pojawiają się pierwsze dolegliwości, a dopiero później bóle wzmagają się podczas żeglowania. Przez sześć lat mojej pracy z kadrą nie zdarzyła się taka sytuacja, by dolegliwości powstały i objawiły się podczas treningów na wodzie. Dlatego nie wińmy samego żeglarstwa za kłopoty zawodników z bólami kręgosłupów. Żeglarze, których dotąd leczyłem, w większości przypadków mają tak duże wady posturalne i nieprawidłowe krzywizny kręgosłupa, że są wręcz predysponowani do uszkodzeń dysku. Tu leży przyczyna problemów.

Z drugiej strony prawdą jest to, że tzw. kręgozmyk czyli zmiana anatomiczna polegająca na przemieszczeniu kręgów, jest w żeglarstwie dość częstym zjawiskiem. Dlaczego? Niestety, nie wiemy. Czy to jest wynik mikrourazów, którym podlega kręgosłup podczas żeglugi na fali? Czy może to efekt wstrząsów i specyficznych drgań jakie zachodzą podczas żeglugi przy dużej prędkości? Na te pytania wciąż nauka szuka odpowiedzi.

Jak trenerzy i rodzice reagują na pierwsze niepokojące diagnozy?

Rodzice załamują ręce i mówią: „Boże, dziecko ma dopiero 12 lat, a już ma problemy z kręgosłupem. Po co nam było to żeglarstwo". Ale dziecko jest tak zgarbione, że aż dziwne że wcześniej nie zgłaszało żadnych dolegliwości. Pytam wtedy ile godzin dziennie spędza przed komputerem. I sytuacja zaczyna się wyjaśniać. Słyszę od rodziców: dwie, czasem trzy godziny dziennie. To jest właśnie groza. Trzy godziny dziennie w nieprawidłowej pozycji siedzącej to dla kręgosłupa zbrodnia.

Dlaczego żeglowanie staje się czynnikiem, który wzmaga bóle w plecach? Co się dzieje z naszym ciałem podczas treningu na Optimiście, Finnie, Europie i innych łódkach?

Jeżeli zawodnik nie jest dobrze przygotowany do treningu na wodzie i jego nieprawidłowe postawy z codziennego życia wcześniej nadwyrężyły układ

anatomiczny, wówczas może dojść do tylnego przemieszczenia masy jądra galaretowatego dysku. Na skutek powtarzalnego zginania kręgosłupa do przodu dochodzi do takiego obciążenia tylnego fragmentu pierścienia włóknistego dysku, że on w końcu nie wytrzymuje - ulega mikrourazom i rozwarstwianiu. W wyniku tego rozwarstwiania dochodzi do drażnienia receptorów czuciowych, pojawia się ból lokalny i promieniujący do pośladków. W wyniku dalszej destrukcji pierścienia może dochodzić do ucisku na korzeń nerwowy. Wtedy zaczyna boleć kończyna górna lub dolna. Ból zaczyna promieniować w różnych kierunkach. To jest sytuacja dość groźna. Znaczny stopnień uszkodzenia pierścienia może oznaczać konieczność poddania się operacji, a wówczas dalsza kariera sportowa jest zagrożona.

Czy polscy żeglarze narzekają na kręgosłup częściej, niż zawodnicy z innych krajów?

Zawodnicy ze wszystkich krajów narzekają na bóle kręgosłupa w równym stopniu. Nie jesteśmy tu żadnym wyjątkiem.

Czy bóle kręgosłupa wyczynowych żeglarzy można skutecznie leczyć? Tak skutecznie, by zawodnik mógł o nich zupełnie zapomnieć?

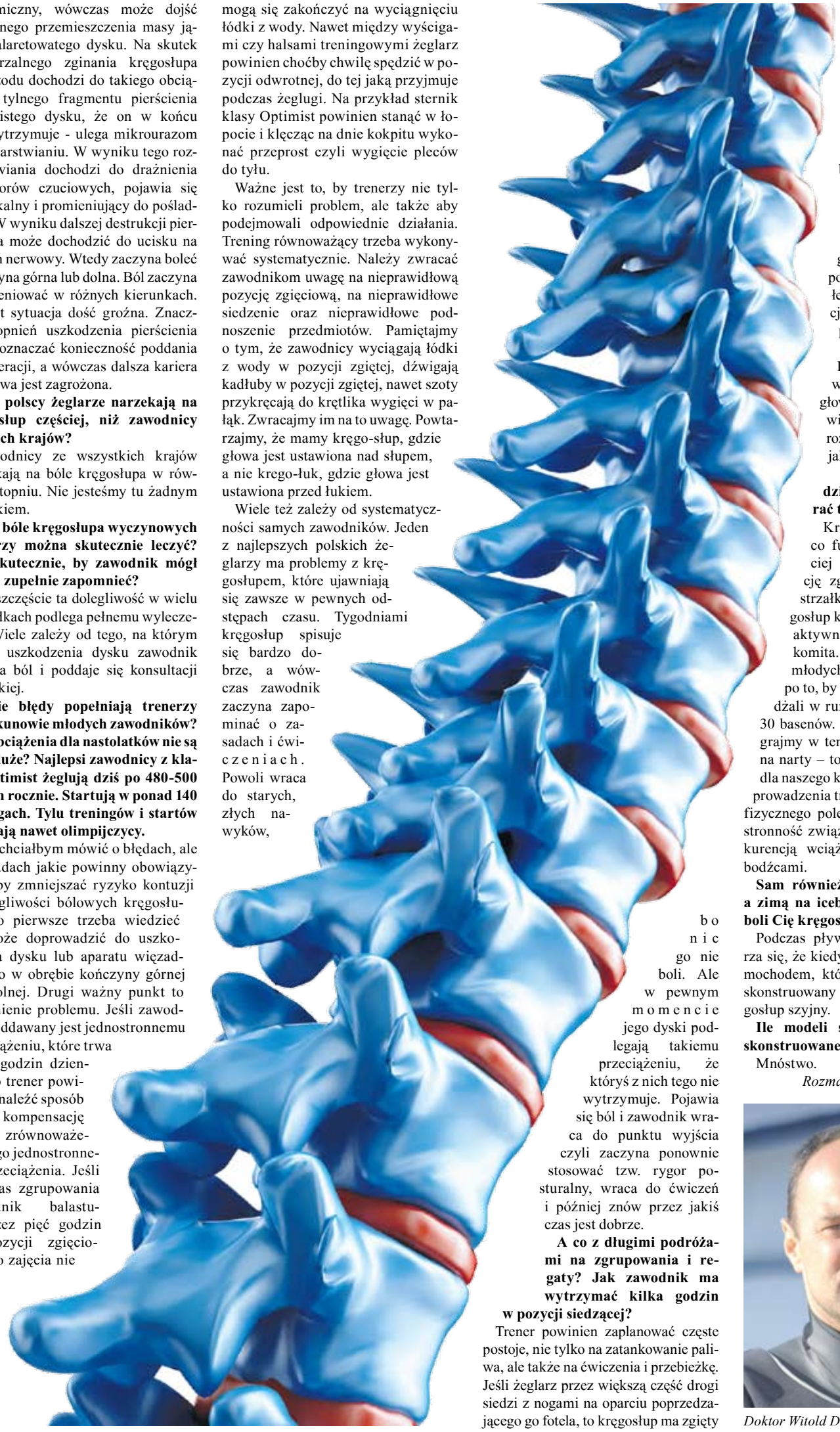
Na szczęście ta dolegliwość w wielu wypadkach podlega pełnemu wyleczeniu. Wiele zależy od tego, na którym etapie uszkodzenia dysku zawodnik zgłasza ból i poddaje się konsultacji lekarskiej.

Jakie błędy popełniają trenerzy i opiekunowie młodych zawodników? Czy obciążenia dla nastolatków nie są zbyt duże? Najlepsi zawodnicy z klasy Optimist żeglują dziś po 480-500 godzin rocznie. Startują w ponad 140 wyścigach. Tylu treningów i startów nie mają nawet olimpijczycy.

Nie chciałbym mówić o błędach, ale o zasadach jakie powinny obowiązywać, by zmniejszać ryzyko kontuzji i dolegliwości bólowych kręgosłupa. Po pierwsze trzeba wiedzieć co może doprowadzić do uszkodzenia dysku lub aparatu więzadłowego w obrębie kończyny górnej lub dolnej. Drugi ważny punkt to rozumienie problemu. Jeśli zawodnik poddawany jest jednostronnemu przeciążeniu, które trwa kilka godzin dziennie, to trener powinien znaleźć sposób na kompensację czyli zrównoważenie tego jednostronnego przeciążenia. Jeśli podczas zgrupowania zawodnik balastuje przez pięć godzin w pozycji zgięciowej, to zajęcia nie mogą się zakończyć na wyciągnięciu łódki z wody. Nawet między wyścigami czy halsami treningowymi żeglarz powinien choćby chwilę spędzić w pozycji odwrotnej, do tej jaką przyjmuje podczas żeglugi. Na przykład sternik klasy Optimist powinien stanąć w łopocie i klęcząc na dnie kokpitu wykonać przeprost czyli wygięcie pleców do tyłu.

Ważne jest to, by trenerzy nie tylko rozumieli problem, ale także aby podejmowali odpowiednie działania. Trening równoważący trzeba wykonywać systematycznie. Należy zwracać zawodnikom uwagę na nieprawidłową pozycję zgięciową, na nieprawidłowe siedzenie oraz nieprawidłowe podnoszenie przedmiotów. Pamiętajmy o tym, że zawodnicy wyciągają łódki z wody w pozycji zgiętej, dźwigają kadłuby w pozycji zgiętej, nawet szoty przykręcają do krętlika wygięci w pałąk. Zwracajmy im na to uwagę. Powtarzajmy, że mamy kręgo-słup, gdzie głowa jest ustawiona nad słupem, a nie krego-łuk, gdzie głowa jest ustawiona przed łukiem.

Wiele też zależy od systematyczności samych zawodników. Jeden z najlepszych polskich żeglarzy ma problemy z kręgosłupem, które ujawniają się zawsze w pewnych odstępach czasu. Tygodniami kręgosłup spisuje się bardzo dobrze, a wówczas zawodnik zaczyna zapominać o zasadach i ćwiczeniach. Powoli wraca do starych, złych nawyków, bo nic go nie boli. Ale w pewnym momencie jego dyski podlegają takiemu przeciążeniu, że któryś z nich tego nie wytrzymuje. Pojawia się ból i zawodnik wraca do punktu wyjścia czyli zaczyna ponownie stosować tzw. rygor posturalny, wraca do ćwiczeń i później znów przez jakiś czas jest dobrze.



A co z długimi podróżami na zgrupowania i regaty? Jak zawodnik ma wytrzymać kilka godzin w pozycji siedzącej?

Trener powinien zaplanować częste postoje, nie tylko na zatankowanie paliwa, ale także na ćwiczenia i przebieżkę. Jeśli żeglarz przez większą część drogi siedzi z nogami na oparciu poprzedzającego go fotela, to kręgosłup ma zgięty jak napięty łuk. Tak nie wygląda prawidłowa postawa, trenerzy powinni zwracać zawodnikom na to uwagę. Często zasypiamy w samochodzie, a nasza głowa opada do przodu bezwładnie. W takiej pozycji ryzyko uszkodzenia dysku szyjnego jest bardzo duże. W podróżach na regaty i treningi upatruję poważnego wroga. Miałem chyba dziesięciu pacjentów żeglarzy, którzy przyjechali na wizytę bezpośrednio z drogi. Dzwonili z trasy i mówili, że nie mogą ruszyć głową, bo chyba ich „zawiało". Nie ma takiego rozpoznania medycznego jak „zawianie".

Co mogą zrobić rodzice żeglarzy, by wspierać trenerów?

Kręgosłup nie lubi tego, co fundujemy mu najczęściej – jednostajną pozycję zgięcia w płaszczyźnie strzałkowej do przodu. Kręgosłup kocha ruch. Więc każda aktywność jest dla niego znakomita. Zabierajmy naszych młodych żaglarzy na basen. Nie po to, by się popluskali i pojeżdżali w rurze, ale by przepłynęli 30 basenów. Biegajmy, spacerujmy, grajmy w tenisa, zabierajmy dzieci na narty – to doskonała aktywność dla naszego kręgosłupa. Cała sztuka prowadzenia treningu przygotowania fizycznego polega na tym, by jednostronność związaną z uprawianą konkurencją wciąż uzupełniać nowymi bodźcami.

Sam również żeglujesz na desce, a zimą na iceboardzie. Czy czasem boli Cię kręgosłup?

Podczas pływania nigdy. Ale zdarza się, że kiedy jadę kilka godzin samochodem, który ma nieprawidłowo skonstruowany fotel, odzywa się kręgosłup szyjny.

Ile modeli samochodów ma źle skonstruowane fotele?

Mnóstwo.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Doktor Witold Dudziński.

Fot. Shutterstock.com, archiwum Witolda Dudzińskiego

Star wśród gwiazd

Załoga Grabowski – Lesiński rozpoczęła sezon od startów za oceanem.

Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński podczas ubiegłorocznych regat w Gdyni. *Fot. Łukasz Łapiński*

Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński, polska załoga olimpijskiej klasy Star, spędziła styczeń w Miami – najpierw na trymowaniu sprzętu i treningach z Andy Zawieją, później na startach w dwóch prestiżowych imprezach: Walker Cup i Rolex Miami OCR.

Temperatury dochodzące do 25 stopni Celsjusza i stosunkowo ciepła woda, a co najważniejsze – bardzo dobre warunki wietrzne – to wszystko, co daje Miami o tej porze roku. Nic dziwnego, że w klubie US Sailing Center, w którym stacjonowała polska załoga, było dość tłoczno.

W regatach Walker Cup, w grupie 50 jachtów, Polacy zajęli wysokie, siódme miejsce. – Ta impreza była dla nas ważnym sprawdzianem nie tylko ze względu na bardzo silną stawkę zawodników, ale także z uwagi na to, że były to nasze pierwsze regaty od jesiennych startów na jeziorze Garda – mówi Maciej Grabowski. – Najpierw dwa tygodnie poświęciliśmy na testowanie kilku nowych modeli żagli oraz nowych masztów, które jeszcze przed wyjazdem do USA kupiliśmy we Włoszech. Pierwszy dzień regat Walker Cup stał jeszcze pod znakiem prób i poprawek. W kolejnych wyścigach żeglowaliśmy szybko i skutecznie. Siódma lokata w tak licznej i doborowej stawce dała nam sporo satysfakcji – dodał Maciej Grabowski.

Pierwsze dwa wyścigi regat Rolex Miami OCR (startowało 56 jachtów) Polacy zakończyli na wysokich lokatach (8 i 10 miejsce). Później wiodło im się gorzej. Zaliczyli nawet dwa falstarty. Na osłodę były miejsca 3 i 12. Całe regaty Polacy ukończyli na 26 pozycji.

Na czele plasowały się wielkie gwiazdy światowego żeglarstwa: Robert Scheidt (Brazylia), Fredrik Loof (Szwecja) i Xavier Rohart (Francja).

Maciej i Łukasz bardzo solidnie przepracowali zimę. Prawie miesiąc spędzili w Santander koło Bilbao, gdzie trenowali z dwoma załogami hiszpańskimi i jedną francuską. Było to możliwe dzięki pomocy Tytusa Konarzewskiego, polskiego trenera, który po igrzyskach w Pekinie przejął opiekę nad hiszpańską kadrą klasy Star.

W lutym polska załoga wyjeżdża w góry na trening kondycyjny. Później Maciej i Łukasz odwiedzą Poznań, gdzie często wpadają, by skorzystać z treningowego wsparcia Bogumiła Głuszkowskiego, byłego triathlonisty. Pod koniec lutego znów jadą do Miami – na treningi i kolejne regaty klasy Star (Bacardi Cup). – Sezon będzie bardzo intensywny, chcemy jak najwięcej startować. Przed nami między innymi Majorka, Hyeres, Medemblik i Weymouth – mówi Maciej.

Celem Macieja Grabowskiego i Łukasza Lesińskiego jest start na igrzyskach w Londynie. By zdobyć olimpijską kwalifikację musieliby zacząć wygrywać z Mateuszem Kusznierewiczem i Dominikiem Życkim. A to nie będzie łatwe. Mateusz i Dominik tworzą jedną z najlepszych załóg klasy Star na świecie. Do Londynu chcą pojechać po medal. Czy druga polska załoga może im pokrzyżować plany? – Mamy dziś 20 proc. szans na wygranie krajowej rywalizacji. No, może 30 procent. Robimy wszystko, by nasze szanse stale rosły. Ostro zasuwamy na wodzie, na lądzie, sami poszukujemy sponsorów. Wierzę, że każdy dzień pracy sprawia, że jesteśmy bliżej naszych rywali – mówi Maciej Grabowski.

Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński

Magazyn WIATR patronem medialnym polskiej załogi klasy Star

Sponsorzy Teamu:

PBG S.A. SUBARU HENRI LLOYD SONY make.believe VAIO GDYNIA zhik HARKEN KAENON

WYPRZEDAŻ KOLEKCJI 2010

Z powodu interwencji Rządu RP odpisanie 22% VAT nie jest już możliwe…
Dzięki Naszej interwencji można uzyskać nawet do 10% upustu na wyprzedaży kolekcji z rocznika 2010.

SUBARU

Confidence in Motion

www.subaru.pl

SYMMETRICAL AWD SINCE 1972

iSR

P.U.H. Grafix, Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 71, 15-111 Białystok, tel. 85 662 33 36 • **„Wawrosz" sp.j.**, ul. Warszawska 158, 43-300 Bielsko-Biała, tel. 33 827 10 30 • **REISKI**, ul. Gajowa 2, 85-087 Bydgoszcz, tel. 52 32 175 32 • **IDeaAuto sp. z o.o.**, Al. Wojska Polskiego 17/19, 42-208 Częstochowa, tel. 34 366 35 72 • **P.H.U. Zdanowicz**, Al. Grunwaldzka 256a, 80-314 Gdańsk, tel. 58 554 32 06 • **Firma Motoryzacyjna „Ligęza" sp. z o.o.**, ul. Wincentego Pola 28, 58-500 Jelenia Góra, tel. 75 642 14 82 • **MM CARS Sp. z o.o.**, ul. Lotnisko 81, 40-271 Katowice, tel. 32 787 33 33 • **SOLO Krzysztof i Wojciech Słabiak**, Dąbrowa 346b, 26-001 Kielce (Masłów), tel. 41 362 62 00 • **Emil Frey Polska S.A.**, ul. Josepha Conrada 45, 31-357 Kraków, tel. 12 638 69 17 • **Technotop Sp. z o.o.**, Al. Kraśnicka 150A, 20-713 Lublin, tel. 81 74 88 714 • **Subaru Point sp. z o.o.**, Al. Włókniarzy 234a, 90-556 Łódź, tel. 42 634 03 89 • **F.H.U. Gruchel**, ul. Różana 1, 43-195 Mikołów, tel. 32 226 20 92 • **P.U.H. „Auto Complex"**, 33-311 Wielogłowy 188, Nowy Sącz, tel. 18 440 00 30 • **Solix Sp. z o.o.**, ul. Lubelska 40, 10-408 Olsztyn, tel. 89 534 29 29 • **Kocar W.M.P.P. Kociałkowscy sp.j.**, ul. Dąbrowskiego 529a, 60-451 Poznań, tel. 61 842 03 69 • **ITS A. MICHALCZEWSKI**, ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 Radom, tel. 48 384 20 20 • **Sobiesław Zasada Automotive Sp. z o.o. Sp. k.**, ul. Podwisłocze 38c, 35-309 Rzeszów, tel. 17 850 37 40 • **Agrykolex sp. z o.o.**, ul. A. Struga 78, 70-777 Szczecin, tel. 91 812 78 81 • **Subaru A. Koper**, Al. Krakowska 151, 02-180 Warszawa, tel. 22 886 60 81 • **Styl Subaru Dukiewicz sp.j.**, ul. Jubilerska 6, 04-190 Warszawa, tel. 22 51 51 151 • **Da Woj Sp. z o.o. Sp. K.**, ul. Wiosenna 44, 05-092 Warszawa (Łomianki), tel. 22 751 15 66 • **JM Auto sp. z o.o.**, ul. Krakowska 1, 50-424 Wrocław, tel. 71 352 81 90

Subaru zaleca produkty: LOTOS quazar · SJS · KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS · WARTA Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. · Raiffeisen LEASING Raiffeisen-Leasing Polska S.A.

Wymarzone wakacje na jachcie

Czartery, Rejsy, Eventy
Jachty żaglowe i motorowe
40 lat doświadczenia
Gwarancja uśmiechu
More Miles - More Smiles

YACHTING HOLIDAYS

www.yachtingholidays.pl

tel. 606 906 210, info@yachtingholidays.pl

Partner

TUI Marine