WIATR

magazyn dla żeglarzy — pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych — LUTY 2012

W 45 DNI DOOKOŁA ŚWIATA

Trofeum Juliusza Verne'a

ROMAN PASZKE

Dwa oblicza rejsu

DELPHIA 31
WWW.DELPHIAYACHTS.EU
JUŻ WKRÓTCE KOLEJNA NOWOŚĆ - NAUTIKA 750!
Designed by Andrzej Skrzat

Pojedynek mistrzów

Przemysław Miarczyński kontra Piotr Myszka

Czy kwalifikacje olimpijskie były sprawiedliwe?

Przemysław Miarczyński wygrał krajowe kwalifikacje olimpijskie w klasie RS:X (deska z żaglem). Ale na mecie większości ubiegłorocznych regat lepszy był jego kolega z kadry Piotr Myszka. „Myszek" przegrał eliminacje tylko dlatego, że regulamin kwalifikacji pozwalał liczyć punkty zdobyte podczas regat przedolimpijskich, w których mógł wystartować tylko jeden zawodnik z każdego kraju (choć wcześniej zakładano, że pojedzie dwóch Polaków). Przemek walczył więc o medal w Weymouth, a jego kumpel śledził wyniki przez internet. Czy takie kwalifikacje były sprawiedliwe? I co teraz z tym fantem?

Przemysław Miarczyński, czwarty zawodnik mistrzostw świata.

Teoretycznie Przemek Miarczyński, trzykrotny uczestnik igrzysk, mógłby już pakować walizkę i szykować się do olimpijskiej wyprawy. Ale w lutym zaczęto spekulować o możliwej dogrywce, która miałaby wyłonić zwycięzcę eliminacji. Co na to nasi mistrzowie?

– Na moim miejscu każdy sportowiec, także Przemek, byłby niezadowolony z takiego przebiegu rywalizacji – mówi magazynowi „Wiatr" Piotr Myszka. – Rzeczywistość jest jednak taka, że to mój rywal wygrał kwalifikacje i tyle. Gratuluję mu, bo jest świetnym zawodnikiem i zrobił, co do niego należało. Moje cele na ten rok to obrona tytułu mistrza Europy i odzyskanie tytułu mistrza świata. Zdobywanie medali jest dziedziną, w której jestem najlepszy i na tym chciałbym się teraz skupić. Nie myślę o igrzyskach, bo nie ja decyduję, kto na nie pojedzie.

Co na to Przemek Miarczyński? – Wygrałem eliminacje. Uważam, że nie należy zmieniać reguł gry po meczu – powiedział nam pod koniec stycznia „Pont". – Obaj znaliśmy zasady eliminacji i ja również mogłem się znaleźć w takiej sytuacji jak Piotr. Regulamin był niedoskonały, ale został przez wszystkich zaakceptowany. Niestety, dziś zamiast myśleć o przygotowaniach do igrzysk, wstaję rano i zastanawiam się, czy ktoś nie zechce mnie skreślić. To bardzo niekomfortowa sytuacja.

Chcąc nieco rozładować napięcie, zapytaliśmy pół żartem, pół serio Piotra Myszkę, czy rozważyłby zmianę obywatelstwa. Co by zrobił, gdyby zadzwonił minister sportu Zjednoczonych Emiratów Arabskich lub innego kraju i zaproponował pozyskanie dla swoich barw mistrza windsurfingu? Mógłby wtedy pojechać na igrzyska. Czy walczyłby o medal dla innego kraju? – Jest już za późno na tak radykalne zmiany. Poza tym – igrzyska są ważne, ale chyba nie aż tak, by dokonywać rewolucji we własnym życiu – mówi Piotr. – Ale gdyby pojawiła się taka oferta, a ja zacząłbym o niej głośno mówić, może zyskalibyśmy prawdziwą medialną popularność. Niektórzy by przyklasnęli, inni by krzyknęli „zdrajca". I może wreszcie trafilibyśmy na czołówki serwisów telewizyjnych.

Mocno wierzymy, że mimo trudnej sytuacji dla obu zawodników, trenera i działaczy, ten spór nie wpłynie na przygotowania olimpijskie ani tym bardziej na przyszłość drużyny polskich deskarzy – najsilniejszej i najlepiej zorganizowanej na świecie.

Krzysztof Olejnik

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 numerów) kosztuje 27 zł.

➠ Prenumerata roczna (12 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.

reklama

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

Zdjęcie na okładce: Th. Martinez / BPCE, str. 3 Ocean Images / perth2011.com

Kryzys w Europie

Co nam może zrobić?

W Polsce więcej optymizmu niż obaw

Czasem aż strach włączyć telewizor. Grecja w opałach. Włochy też. Agencja Standard & Poor's informuje o obniżce ratingów Francji, Hiszpanii i Austrii. Ceny paliw biją kolejne rekordy. Niektórzy wróżą nawet rozpad strefy euro. Czy to wszystko może mieć wpływ na polską branżę sportów wodnych? Czy nasze stocznie, importerzy i firmy czarterowe przetrwają bez szwanku trudne czasy?

Poprosiliśmy o ocenę sytuacji ludzi związanych z polskim przemysłem jachtowym i turystyką żeglarską. Wszyscy są zgodni, że przed nami trudny okres. Ale też z każdej wypowiedzi płynie optymizm. Czyli może nie będzie źle? Mocno wierzymy, że doniesienia z Zachodu to jedynie strachy na Lachy.

JACEK ORYL
prezes firmy Murator Expo organizującej targi Wiatr i Woda

Ten rok może być trudny, ale polska branża sportów wodnych jest już chyba mocno zaprawiona w bojach z kryzysowymi miesiącami. Dlatego nie pisałbym czarnych scenariuszy. W Polsce jest duży potencjał rozwoju rynku żeglarskiego. Ten sektor gospodarki porównałbym do rynku nieruchomości. Kredyty są trudniej dostępne i droższe, ale deweloperzy i tak śpią spokojnie, bo prawie wszystko, co budują, znajduje nabywców. Po prostu mieszkań wciąż jest za mało. Podobnie jest z jachtami. Wiele lat musi minąć, byśmy dogonili na przykład kraje skandynawskie. Tam w niektórych regionach jacht w rodzinie jest czymś tak oczywistym jak samochód.

Kryzys w zachodniej Europie może spowodować zmniejszenie zamówień na jachty dla armatorów z Włoch, Francji, Hiszpanii czy Niemiec, ale chyba większe kłopoty czyhają na zagraniczne stocznie. Polskie firmy wciąż oferują tańsze łodzie, zachowują wysoką jakość, są dobrze przygotowane do rywalizacji na zachodnich rynkach, więc kryzys prędzej dopadnie ich zachodnich konkurentów.

Barometrem nastrojów może być uczestnictwo polskich firm w targach Wiatr i Woda (od 1 do 4 marca 2012 r.). Kryzysu nie widać. Tegoroczna impreza będzie porównywalna z targami sprzed roku. Już na początku grudnia mieliśmy zgłoszenia wystawców gwarantujące przychód sięgający 40 proc. naszego planu. Targi Wiatr i Woda wciąż są najszybciej rozwijającą się imprezą z branży sportów wodnych spośród wszystkich zrzeszonych w organizacji IFBSO (International Federation of Boat Show Organisers).

WOJCIECH KOT
współwłaściciel stoczni Delphia Yachts

Doniesienia z zachodniej Europy oczywiście nie są korzystne dla branży. Istnieją obawy, że na niektórych rynkach sprzedaż może być coraz trudniejsza. Teraz na przykład jachty bardzo słabo sprzedają się we Włoszech. I to nie tylko z Polski, ale i z włoskich stoczni. Dotyka to również tamtejszych dostawców żywic i pozostałych materiałów do produkcji. Chłonność innych europejskich rynków też się zmniejszyła. Siła nabywcza europejskich armatorów to dziś zaledwie 40-60 proc. normalnego poziomu.

Mimo trudnych czasów, w przyszłość patrzymy z optymizmem. Polskie firmy będą sobie radzić dobrze. Paradoksalnie, kryzys i kłopoty zagranicznych producentów mogą przynieść naszym stoczniom nowe kontrakty. Zachodnie firmy, chcąc zmniejszać koszty stałe, poszukują podwykonawców w naszej części Europy, przede wszystkim w Polsce. Musimy pozyskiwać intratne zlecenia, utrzymywać wysoką jakość, poszukiwać klientów na wielu rynkach i podpisywać dobre kontrakty. Dobre, to znaczy pozwalające na stabilny, spokojny rozwój firmy.

Dzisiejszy wysoki kurs euro powinien sprzyjać eksporterom. Ale w dłuższej perspektywie chyba cenniejsza byłaby stabilność kursu waluty, nawet na nieco niższym poziomie, korzystnym zarówno dla nas, jaki i dla importerów. Bo chyba w każdej dziedzinie biznesu, a nawet w codziennym życiu, najcenniejsza jest stabilność i pewność jutra.

PHILIP SCOTT
prezes firmy Parker Poland

Sytuacja panująca w zachodniej Europie musi mieć jakiś wpływ na polski przemysł sportów wodnych, przecież nasze stocznie to w głównej mierze eksporterzy. Na szczęście na razie nie obserwuję jakiś negatywnych zjawisk, więc może to wszystko przejdzie bokiem, jak burza na morzu. Polscy producenci pracują na dobrych obrotach, mają niezły portfel zamówień, na dodatek co tydzień do Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty napływają zapytania z zachodniej Europy o możliwość przeniesienia produkcji do naszych zakładów. Można by nawet zaryzykować stwierdzenie, że im gorzej na Zachodzie, tym lepiej w Polsce. Firmy, które mają kłopoty z utrzymaniem produkcji w swoich krajach, zlecają budowę polskim stoczniom. To utarta ścieżka, którą wcześniej przeszli właściciele znanych europejskich marek. Dziś inni podążają tą samą drogą.

W naszej spółce nie czuć recesji i wierzę, że tak pozostanie. Portfel zamówień mamy pełny, więc jesteśmy ostrożnymi optymistami. Moi pracownicy zwiedzali wystawę w Dusseldorfie i stwierdzili, że na rynku wcale nie jest źle. Oceniając sytuację w Polsce warto zwrócić uwagę na fakt, że warszawskie targi żeglarskie Wiatr i Woda są dziś jedynymi na świecie, które notują wzrost liczby wystawców i prezentowanych towarów.

Rys. Shutterstock.com

SEBASTIAN NIETUPSKI wiceprezes Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty

W ubiegłym roku Polska wyprodukowała około 16 tys. jednostek pływających – od kajaków po duże jachty [dane szacunkowe izby]. Gdyby ten wynik udało się powtórzyć w roku 2012, byłoby po prostu super. Niestety, łatwo nie będzie. To, co dzieje się w Unii Europejskiej, już ma wpływ na naszą branżę jachtową. Polskie firmy ponad 90 proc. produkcji eksportują na Zachód. A tam, niestety, liczba zamówień spadła o ponad 20 proc. Popyt w Grecji, Włoszech czy Hiszpanii jest naprawdę bardzo mały. Ponadto organizatorzy zagranicznych targów odnotowują spadki liczby wystawców i odwiedzających (od 25 do 30 proc.). Najbardziej odpornym rynkiem na zawirowania będzie zapewne Francja. Co robić w takiej sytuacji? Chcemy namawiać zachodnie firmy, by wykorzystywały wysoki kurs europejskiej waluty i przenosiły część produkcji do Polski, która ma know-how w produkcji jednostek pływających oraz duże możliwości wytwórcze w bardzo atrakcyjnych cenach.

Ponadto nasze firmy, szczególnie te mniejsze, które produkują kilkanaście lub kilkadziesiąt jachtów rocznie, mogą z większym zaangażowaniem powalczyć o klientów na rynku wewnętrznym. Podczas pierwszej fali kryzysu sporo małych zakładów obroniło swoją pozycję właśnie dzięki popytowi wewnętrznemu.

Ale w dłuższej perspektywie warto mieć na uwadze, że Europa nie będzie wstanie wchłonąć wszystkich jachtów produkowanych na naszym kontynencie, dlatego konieczne jest poszukiwanie nowych rynków zbytu. Dwa najbardziej obiecujące kierunki to zapewne Chiny i Brazylia. Francuzi już budują w Brazylii montownie swoich łodzi (Jeanneau/Beneteau). Popyt w tym kraju szacowany jest na 60 tys. jachtów rocznie. Nowe rynki mogą mieć kluczowe znaczenie dla przyszłości całego przemysłu jachtowego w Europie, czyli także dla naszych największych stoczni.

JĘDRZEJ KOCEWICZ szef firmy Horyzont importującej motorówki z Finlandii oraz jachty Hanse i Dehler. Właściciel domu wysyłkowego dla żeglarzy Bakista.

Produkcja jachtów w Polsce zapewne spadnie, gdyż stocznie ograniczyły zamówienia na materiały. Mimo że wysoki kurs euro sprzyja eksportowi, uważam, że łatwiej sprzedać w Polsce jacht z Niemiec niż w Niemczech jacht z Polski. Chodzi oczywiście o jednostki z wyższej półki. Przecież krajowi armatorzy szukający łodzi za 200-300 tys. euro przeważnie są przedsiębiorcami eksportującymi swoje wyroby, czyli zarabiają w europejskiej walucie. Dla nich słaba złotówka nie jest wielką przeszkodą. Mogą najwyżej zredukować marzenia i wybrać nieco tańszy jacht, nie za 350 tys. euro, ale na przykład za 250 tys. euro. Na razie jednak drogie łódki cieszą się u nas całkiem dużym zainteresowaniem. Powiem nawet, że jest to dla mnie dość zaskakujące. Nasi klienci częściej pytają o jachty większe i droższe, niż o te, które początkowo chcieliśmy im proponować. Obserwuję na rynku pewne rozwarstwienie wśród potencjalnych armatorów. Ludzie szukają łodzi najtańszych, takich na Mazury. Albo drogich i dobrze wyposażonych. Chyba najtrudniej sprzedać dziś nowy morski jacht średniej klasy.

Bojan Baketa: „Nic nie wskazuje na to, by z powodu słabnącej złotówki czy rosnącej ceny paliwa polscy żeglarze rezygnowali z wakacji nad Adriatykiem."

PIOTR SOBOLEWSKI agencja czarterowa Punt

Oczywiście, trochę niepokoi nas sytuacja w zachodniej Europie. Na razie kurs euro nie wpływa na sprzedaż czarterów i rejsów, ale co będzie jutro? Tego nie wiemy. Pamiętam, że kiedy w lutym 2009 r. euro kosztowało ponad 4,8 zł, klienci wstrzymywali rezerwację jachtów. Teraz jest inaczej. Listopad i grudzień (w tym okresie zwykle rozpoczynamy rezerwacje na nowy sezon) były dobre. Zanotowaliśmy podobną sprzedaż jak rok wcześniej. Mimo to każdego wieczoru zastanawiam się, co przyniesie nowy dzień. Nastrojów klientów się nie obawiam. Polscy żeglarze nie zrezygnują z wakacji na jachcie z powodu kryzysu. No, chyba że kurs euro osiągnie poziom, który dla większości będzie nie do zaakceptowania.

AGNIESZKA OLSZEWSKA agencja czarterowa Blue-Sails

Informacji o kryzysie nie da się zignorować, bo mówi się o nim wszędzie. Zastanawiamy się, co przyniosą kolejne tygodnie, ale na szczęście klienci dzwonią i rezerwują czartery. A Grecja wciąż cieszy się dużym zainteresowaniem. Podobne były nastroje podczas pierwszej fali kryzysu w 2009 r. Żeglarze wstrzymywali rezerwację i czekali na rozwój wypadków. O kryzysie słyszeli w styczniu, w lutym, w marcu... wreszcie dochodzili do wniosku, że trudna sytuacja nie dotyczy ich w bezpośredni sposób i rezerwowali jachty. Aktualnie nie obserwujemy wstrzymywania decyzji do ostatniej chwili, a wysoki kurs euro nie wpływa na decyzję „jechać czy nie jechać". Rok 2011 był dla nas równie dobry jak poprzedni. Liczymy, że tegoroczny sezon także będzie niezły. Warto pamiętać, że w Grecji, gdzie jest najtrudniejsza sytuacja gospodarcza, kryzys widać jedynie w Atenach. A właściwie w centrum Aten. Nawet jeśli rozpoczyna się strajk na lotnisku, zostaje on zawieszony przed weekendem, tuż przed przyjazdem turystów. Kryzys kryzysem, ale przecież Grecy muszą żyć i pracować. Na Cykladach czy Morzu Jońskim, gdzie żeglują nasi klienci, o greckim kryzysie mieszkańcy wiedzą tyle, ile my. Z gazet.

GRZEGORZ WIŚNIEWSKI wiceprezes firmy Interservis organizującej targi Boatshow

Na pytanie, czy kryzys w Europie Zachodniej zaszkodził polskiej branży sportów wodnych, najpełniej odpowiedzą krajowi producenci, którzy większość swoich wyrobów przeznaczają na eksport, oraz importerzy i producenci kierujący swoją ofertę na rynek krajowy. Choć wysoki kurs euro jest bardzo korzystny dla eksporterów, to importerom spędza sen z powiek. W pierwszym wypadku można mieć obawy o popyt, szczególnie w krajach najbardziej zagrożonych niestabilnością finansową. W drugim efekt jest podobny, gdyż ten sam produkt na naszym rynku drożeje. Wydaje się jednak, że w obecnej sytuacji wciąż lepiej sprzedawać na przykład polskie jachty we Francji niż francuskie w Polsce. Warto też pamiętać, że jachty to towar luksusowy. A kryzys zwykle najsłabiej odciska się na sprzedaży drogich wyrobów. Mam nadzieję, że jachty, szczególnie te z duszą, zawsze znajdą nabywców, niezależnie od tego, co na szczytach Unii Europejskiej ustalą Angela Merkel i Nicolas Sarkozy.

BOJAN BAKETA dyrektor Narodowego Ośrodka Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji

Nic nie wskazuje na to, by z powodu słabnącej złotówki czy rosnącej ceny paliwa polscy żeglarze i turyści rezygnowali z wakacji nad Adriatykiem. Przez ostatnie siedem lat co sezon rosła liczba Polaków wypoczywających w Chorwacji, a przecież w tym okresie także nie brakowało doniesień o kryzysie. W ubiegłym roku aż 500 tys. gości z Polski odwiedziło nasz kraj. Żeglarzy było wśród nich około 30 tys. – to był kolejny rekordowy sezon. W tym roku spodziewam się takiego samego zainteresowania lub wzrostu przyjazdów o kilka procent. Najpopularniejsze miesiące to oczywiście czerwiec, lipiec i sierpień, ale ostatnio obserwujemy coraz większe zainteresowanie wakacjami i czarterami jachtów we wrześniu.

ANDRZEJ JANOWSKI właściciel stoczni Janmor. Prezes Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty.

Obserwuję spadek sprzedaży małych jednostek. To nie jest dobra informacja, bo właśnie w tej grupie łodzi polscy producenci mają najsilniejszą pozycję. Na targach żeglarskich w Paryżu francuscy producenci zwracali uwagę, że obniżenie popytu ma związek z niechęcią banków do kredytowania zakupów łodzi. Wolą finansować samochody, które znacznie łatwiej sprzedaje się na rynku wtórnym. Jeśli użytkownik auta ma kłopot ze spłatą rat, bank zabiera samochód i sprzedaje. W wypadku jachtów sprzedaż używanego produktu na wtórnym rynku jest znacznie trudniejsza.

Co należy robić w trudnych czasach? Po prostu róbmy swoje. Dbajmy o jakość i oferujmy klientom dobre ceny, a wkrótce sytuacja się ustabilizuje. Ludzie z dnia na dzień nie przestaną kupować jachtów. Wielu mówiło, że gdy paliwo będzie po 5 zł, to przesiądą się na rowery. Dziś płacimy prawie 6 zł za litr i co? Nadal tankujemy. Mocno wierzę w to, że z początkiem sezonu letniego popyt na jachty wzrośnie.

MARIA EMILIAŃCZYK właścicielka sklepu Aqua – Sport z Olsztyna

Moim zdaniem, nadchodzący sezon nie będzie ani gorszy, ani lepszy od poprzedniego. Czyli powinien być niezły, gdyż miniony rok należał w naszej branży do całkiem udanych. Klienci naszej firmy to przede wszystkim indywidualni miłośnicy sportów wodnych, wędkarze oraz producenci małej i średniej wielkości sprzętu pływającego. Wiem, że mają zamówienia, budują łodzie i specjalnie nie przejmują się doniesieniami mediów o kryzysie. Wszyscy robimy swoje. I to jest chyba najlepsza strategia.

Andrzej Janowski: „Ludzie z dnia na dzień nie przestaną kupować jachtów. Wielu mówiło, że gdy paliwo będzie po 5 zł, to przesiądą się na rowery. Dziś płacimy prawie 6 zł za litr i co? Nadal tankujemy. Mocno wierzę w to, że z początkiem sezonu popyt na jachty wzrośnie."

Wiatr i Woda

Targi, które zwiastują wiosnę

Pierwszy weekend marca w stolicy

Targi Wiatr i Woda, największa krajowa wystawa branży sportów wodnych, odbędą się w tym roku od 1 do 4 marca. Zapraszamy do warszawskiego Centrum Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego 12/14. Będzie się działo!

Sporą atrakcją tegorocznej imprezy będzie prezentacja na stoisku firmy NavSim technologii, która w grudniu i styczniu pozwalała nam śledzić rejs Romana Paszke na katamaranie „Gemini 3" (po awarii jachtu wyprawa zakończyła się w porcie schronienia w Argentynie). NavSim specjalizuje się w produkcji morskiego oprogramowania nawigacyjnego, a także prowadzi badania mające na celu doskonalenie systemów nawigacyjnych i pogodowych. Firma pracuje między innymi nad systemami automatycznego routingu oraz prognoz meteo. Być może gościem na stoisku NavSim będzie Roman Paszke.

Na targach zadebiutuje nowe przedsięwzięcie Mateusza Kusznierewicza, który współtworzy całoroczne ośrodki żeglarskie. Będą to miejsca organizacji obozów, szkoleń dla dzieci i dorosłych, pikników żeglarskich, zielonych szkół, rejsów, imprez dla firm, a także regat (w planach jest między innymi organizacja dziennikarskich mistrzostw Warszawy). Pierwsza przystań Akademii Kusznierewicza zostanie otwarta w tym roku w Zegrzynku nad Zalewem Zegrzyńskim, druga – rok później na Mazurach, w osadzie Kamień nad Bełdanami. Premierowe imprezy zaplanowano na majowy weekend. Akademia zamówiła już 15 jachtów Sigma 600, które stworzą flotę bezpiecznych, wygodnych i łatwych w obsłudze łodzi otwartopokładowych, doskonałych do szkoleń i regat. Zamówiono także pięć jednostek Antila 24. – Zależy mi na tym, by ośrodki Akademii Kusznierewicza pełniły funkcję dobrze zorganizowanych stanic żeglarskich, cenionych za wystrój, atmosferę, dobrą kuchnię i dostępną dla wszystkich bogatą ofertę żeglarską – mówił nam Mateusz Kusznierewicz.

Oczywiście jak co roku duże zainteresowanie wzbudzać będą jachty polskich producentów i importerów. Śląska firma Mariner Yachts przygotowuje na targi nową jednostkę Mariner 31. To konstrukcja na Mazury lub na morze (piszemy o niej na str. 21 w dziale „Stocznie Jachtowe"). Delphia Yachts, największy krajowy producent, przedstawi dwie nowości: jacht Delphia 31 oraz łódź motorową przeznaczoną do spokojnej turystycznej żeglugi po wodach śródlądowych – Nautikę 750. Model ten jest trzecią najmniejszą konstrukcją z linii łodzi Nautika. Bardzo duże stoisko przygotowuje firma Parker Poland oferująca łodzie typu RIB, motorówki, elektronikę i wyposażenie nawigacyjne. Parker zaprezentuje między innymi nową gamę łodzi Quicksilver, nową motorówkę Parker 800, sporą ciekawostką będzie też 150-konny, czterosuwowy silnik Mercury nowej generacji, który jest dziś najlżejszym motorem w swojej klasie.

Nie zabraknie też jachtów znanych marek sprowadzonych do Polski przez importerów. Szczecińska firma Horyzont zaprezentuje łódź Hanse 400, która na listopadowej wystawie w Poznaniu cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem. Firma Power Boats przedstawi jacht z francuskiej floty Beneteau. Nowa firma Przemysława Tarnackiego zaproponuje klientom

reklama

Na targach poznamy technologię, która pozwalała nam śledzić rejs „Gemini 3". Na zdjęciu kabina nawigacyjna Romana Paszke.

jacht Dufour 375 z francuskiej stoczni należącej do tej samej grupy kapitałowej co Bavaria Yachts i Grand Soleil.

Nie zabraknie też małych łódek sportowych i turystycznych. Firma Halsuj.pl przedstawi (także podczas pokazów w basenie) francuskie katamarany, optimisty, łódkę Twiner, o której pisaliśmy w lipcowym numerze (lekki, szybki i łatwy w montażu jacht „dachowiec" przystosowany do transportu na dachu osobowego auta) oraz pojazd Sailkart, czyli mały bojer na kołach z przezroczystym żaglem.

Jak nas poinformowali organizatorzy targów z firmy Murator Expo, tradycyjnie wśród wystawców znajdą się firmy zagraniczne, między innymi z Litwy, Łotwy, Estonii, Niemiec, Węgier, Wielkiej Brytanii i Chorwacji. Nie zabraknie developerów oferujących atrakcyjne nieruchomości nad wodą – swe atuty przedstawi osiedle Wille nad Zalewem, które powstaje pod Warszawą, w sąsiedztwie największych portów. Bogate stoisko z elektroniką jachtową przygotowuje gdańska firma Eljacht. Sporo miejsca zajmą przedsiębiorstwa produkujące lub sprzedające osprzęt jachtowy, co ciekawe – kilkanaście z nich pojawi się na warszawskiej wystawie po raz pierwszy. Bardzo dużą ofertę przygotowują sprzedawcy silników stacjonarnych i zaburtowych. Mają oni zająć aż 30 proc. powierzchni jednej z hal. Jeśli więc ktoś planuje zakup silnika, powinien odwiedzić targi Wiatr i Woda, bo w jednym miejscu będzie mógł zapoznać się z ofertą kilku, a może nawet kilkunastu marek. Sporo będzie także firm reprezentujących branżę kajakową, nie zabraknie także propozycji dla miłośników nurkowania. Z innych ciekawych wydarzeń warto odnotować wystawę najciekawszych zdjęć nadesłanych na konkurs fotografii żeglarskiej Pantaenius Jacht Foto. Słowem – wiatru i wody będzie w stolicy tak dużo, że atrakcji wystarczy dla każdego miłośnika turystyki i sportów wodnych.

My oczywiście zapraszamy też na stoisko magazynu „Wiatr", gdzie będzie można otrzymać najnowsze wydanie pisma.

Fot. Rafał Kłos / Paszke360.com

To daje Wam
tylko Pantaenius

Co oferujemy w ramach ubezpieczenia jachtu?

Stała suma ubezpieczenia
Mają Państwo szkodę całkowitą i oczekują adekwatnego odszkodowania? Pantaenius uzgadnia z Państwem stałą kwotę, która jest wypłacana bez jakichkolwiek potrąceń

Ratownictwo i usuwanie wraku
Potrzebujecie Państwo poprosić służby ratownicze o pomoc? Pantaenius pokryje bez ograniczeń koszty podczas ubezpieczonego wypadku oraz aktywnie doradzi i pomoże.

Bez udziału własnego
Kradzież z włamaniem? Uszkodzenie podczas transportu, pożar lub uderzenie pioruna? Pantaenius rezygnuje z udziału własnego!

Kontakt w Polsce: **Nacutica Nord**
Al. Jana Pawła II 9 • 81-345 Gdynia
Tel. 58 350 61 31 • info@nauticanord.pl

WIATR I WODA **1-4 marca 2012 r. Hala nr 1 Zapraszamy!**

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA
Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10
www.pantaenius.pl

reklama

pomerania sail expo 2012
Targi Żeglarstwa, Sportów Wodnych i Rekreacji
23 - 25.03 Szczecin
www.pomeraniasail.pl
186 mln zł na nowe inwestycje żeglarskie w województwie zachodniopomorskim
reklama

Coraz więcej targów żeglarskich

Coraz częściej docierają do nas informacje o nowych imprezach wystawowych dla branży sportów wodnych. W tym roku na mapie żeglarskich targów pojawią się Sosnowiec, Łódź, Szczecin i Mysłowice. Czy nowe imprezy przetrwają w trudnych czasach?

Pierwsze w tym roku targi żeglarskie odbędą się od 17 do 19 lutego w Sosnowcu. Imprezę o nazwie Boat Expo organizuje firma Expo Silesia dysponująca nowoczesnym klimatyzowanym pawilonem o powierzchni 13,5 tys. m kw. Obiekt znajduje się 12 km od Katowic, w pobliżu trasy S1 prowadzącej na południe do autostrady i na północ w kierunku Częstochowy. W centrum wystawowym przygotowano parking dla ponad tysiąca samochodów.

Expo Silesia (www.exposilesia.pl) działa na Śląsku od pięciu lat. W tym roku zorganizuje 30 imprez targowych dla różnych branż. Jej sosnowieckie centrum rozwijane jest etapami. Docelowo ma dysponować halami o łącznej powierzchni 43,5 tys. m kw. Tuż za wejściem na tereny targowe stanąć ma ponadto okrągła hala (podobnie jak iglica Międzynarodowych Targów Poznańskich) nazwana roboczo UFO.

Boat Expo w Sosnowcu towarzyszyć będą piątej edycji Targów Turystyki, Rekreacji i Wypoczynku Intourex. Organizator zapowiada dużą kampanię promującą nową imprezę. Już od jesieni ubiegłego roku firma namawia wystawców do udziału w targach, zapraszając ich do „największej aglomeracji w środkowo-wschodniej Europie, w której mieszka najwięcej żeglarzy i motorowodniaków oraz polskich milionerów".

Także w lutym, od 24 do 26 lutego, w Łodzi ma się odbyć Salon 4 Sailing, impreza towarzysząca XVIII Targom Regiony Turystyczne „Na styku kultur". Wydarzenie firmują Międzynarodowe Targi Łódzkie oraz firma Wdzięczak W Travel. Termin tej imprezy jest chyba trochę niefortunny, gdyż cztery dni po jej zakończeniu rozpoczynają się w Warszawie największe w kraju targi sportów wodnych Wiatr i Woda.

Po roku przerwy organizację targów żeglarskich zapowiedział Szczecin. Impreza Pomerania Sail Expo odbędzie się od 23 do 25 marca. Organizatorem jest Zachodniopomorska Agencja Rozwoju Turystyki ZART, firma o 20-letnim doświadczeniu targowym. Jej wizytówką są majowe Targi Turystyczne „Market Tour", realizowane w ramach dużej plenerowej imprezy „Piknik nad Odrą", organizowanej od 21 lat. Wydarzenie przyciąga na Wały Chrobrego w Szczecinie ponad 50 tysięcy odwiedzających z Polski i Niemiec.

Na miejsce Pomerania Sail Expo wybrano największe w Szczecinie centrum wystawowe Międzynarodowych Targów Szczecińskich o powierzchni prawie 5 tys. m kw. Pawilon znajduje się przy ul. Struga 6-8, w pobliżu obwodnicy prowadzącej do granicy z Niemcami, w sąsiedztwie dzielnicy Szczecin Dąbie i ul. Przestrzennej, gdzie mieści się większość szczecińskich przystani. Dla odwiedzających wstęp na targi będzie bezpłatny. Szczegóły na www.pomeraniasail.pl.

Organizatorzy zapowiedzieli spotkania z żeglarzami reprezentującymi prężnie środowisko szczecińskich samotników. Zaplanowano pokazy nurkowania, ratownictwa wodnego, koncerty zespołów szantowych, konkursy i prezentacje wodnych atrakcji Pomorza Zachodniego. Właśnie ten region stał się ostatnio miejscem największych w kraju inwestycji w rozbudowę portów i przystani jachtowych. Pisaliśmy o tym w listopadowym wydaniu magazynu „Wiatr". W regionie Szczecina, Zalewu Szczecińskiego, Świnoujścia i Kołobrzegu, 17 portów stworzy wkrótce Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Dofinansowane z dwóch programów unijnych inwestycje pochłoną prawie 186 mln zł. Po zakończeniu wszystkich prac Pomorze Zachodnie zdecydowanie umocni swoją pozycję jako drugi obok Mazur najważniejszy region żeglarski w Polsce.

Natomiast na wrzesień (28 – 30 IX) zaplanowano targi w Mysłowicach Silesia Water Show (www.silesiawatershow.pl). Impreza odbędzie się na terenie giełdy samochodowej. Organizatorem jest spółka Ameks będąca właścicielem kompleksu obiektów wystawowych i założycielem jednej z największych giełd samochodowych w Polsce. Organizatorem wykonawczym zostało biuro projektów Marine Visio Project.

Gdyby wszystkie nowe imprezy zadomowiły się na rynku, to Polska stałaby się zagłębiem imprez targowych dla branży sportów wodnych. Kalendarz wydarzeń wyglądałby wówczas tak: luty – Sosnowiec i Łódź, marzec – Wiatr i Woda w Warszawie oraz Szczecin, sierpień – Wiatr i Woda w Gdyni, wrzesień – Giżycko, czyli Mazurskie Targi Sportów Wodnych, listopad – Boatshow w Poznaniu. Trudno się spodziewać, by firmy z naszej branży zaakceptowały swój udział aż w tylu imprezach. Dlatego na rynku przetrwają zapewne jedynie najsilniejsi.

exposilesia 17 – 19 lutego 2012 Sosnowiec

BOAT EXPO
Targi Sprzętu Pływającego i Sportów Wodnych
Targi Sprzętu Pływającego i Sportów Wodnych BOAT EXPO to przede wszystkim:
- nowości rynkowe sprzętu pływającego
- osprzęt żeglarski
- oferty rejsów, czarterów, marin
- producenci, importerterzy i dystrybutorzy jachtów żaglowych i motorowych, skuterów wodnych
- pojazdy do transportu sprzętu wodnego oraz inne branże pokrewne

www.boatexpo.pl
tereny targowe: Expo Silesia Sp. z o. o. Braci Mieroszewskich 124 41-219 Sosnowiec
kontakt: Ludmiła Wołczuk - menager projektu tel. 32 788 75 38, fax 32 788 75 22 e-mail: boatexpo@exposilesia.pl
reklama

2012

Gdy złoto jest twoim celem

Chciałbyś mieć największą szansę jako pierwszy przekroczyć linię mety? Potrzebujesz natychmiastowego dostępu do dokładnych danych? Chcesz mieć lekkie urządzenie, które jest proste w montażu i łatwe w użyciu…

T070 RACE MASTER

Najwyższej jakości kompas regatowy ze wskaźnikiem zmiany kierunku wiatru

- Dzielony ekran pokazuje kurs, odchyłkę od kursu głównego
- Szybkie ustalenie preferowanego miejsca przekroczenia linii startu
- Żegluj najkrótszą drogą do znaku nawietrznego
- Zobacz jak daleko jesteś od kąta martwego i kiedy powinieneś dokonać zwrotu przez rufę aby uzyskać optymalną prędkość VMG
- Doskonała pomoc w treningach
- Zasilanie panelem słonecznym
- Opcjonalne dodatkowe uchwyty

T060 MICRO COMPASS

Micro Compass jest doskonałym narzędziem regatowym:

- Lekka waga, czytelny ekran i duża dokładność
- Wyraźne cyfry pozwalają na łatwy odczyt dla lewego i prawego halsu
- Podwójny ekran dla ostrzeżeń o zmianie kierunku wiatru
- Wsparcie podczas treningów
- Zasilanie panelem słonecznym
- Opcjonalne dodatkowe uchwyty

Pełna gama bezprzewodowych urządzeń TackTick znajduje się na stronie www.raymarine.com

Eljacht Elektronika i Elektrotechnika Jachtowa

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

WIATR I WODA
1-4 marca 2012 r.
Zapraszamy!

Raymarine®
INNOVATION • QUALITY • TRUST

Dystrybutorzy: Sklep Żeglarski NEPTUN, Gdynia, tel. 58 621 68 00; SKAUT Sp. z o.o., Szczecin, tel./fax 91 461 35 31; Sklep Żeglarski Bakista, www.bakista.pl, tel. 59 862 76 27

Roman Paszke
dwa oblicza porażki

Przerwany rejs „Gemini 3”

W pływaku „Gemini 3” znajdowało się ponad pięć ton wody. *Fot. Adam Skomski / Paszke360.com*

Roman Paszke: „Ze względu na realną groźbę zatopienia jachtu zdecydowałem się przerwać próbę bicia rekordu. Była to jedna z najtrudniejszych decyzji w moim życiu. Chciałem za wszelką cenę uratować jacht”.

Na początku grudnia Roman Paszke wypłynął z Las Palmas w samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Celem wyprawy było pobicie rekordu na najtrudniejszej trasie: ze wschodu na zachód. To chyba największe wyzwanie w oceanicznym żeglarstwie.

Przez 24 dni Roman przepłynął jedną czwartą okołoziemskiej trasy. Pokonał samotnie niespełna 11 tys. km, najwięcej w swojej krótkiej przygodzie z żeglowaniem solo. Schudł 9,5 kg. Warunki wietrzne i pogodowe miał dobre, a prognoza pogody na opłynięcie Hornu, który był niemal na wyciągniecie ręki, pozwalała mieć nadzieję na szczęśliwe kontynuowanie rejsu. Niestety, zawiódł jacht, a właściwie instalacja – nie wytrzymała trudów żeglugi pod wiatr przy wzburzonym oceanie i silnym wietrze.

Czy w takim razie rejs Romana Paszke to porażka? Ze sportowego punktu widzenia – tak. Próba została przerwana, jacht uszkodzony, teraz trzeba ponieść koszty związane z naprawą „Gemini 3” i powrotem przez ocean do Europy. Ale jeśli przypomnimy sobie medialny rozgłos, jaki towarzyszył temu wydarzeniu, można uznać, że osiągnięto pewien marketingowy sukces. Według danych organizatorów, o rejsie słyszało aż 8 mln Polaków. Zapamiętali próbę bicia rekordu nie jako sportową porażkę, ale jako skuteczną akcję ratowania najszybszego polskiego jachtu.

Wrocławska firma Pentagon Research zajmuje się badaniem efektywności sponsoringu w sporcie i kulturze. Świadczy też usługi doradcze w takich dziedzinach, jak sponsoring i product placement. Pentagon dysponuje narzędziami i metodami badawczymi, które pozwalają obliczać zyski sponsora z udziału w danym wydarzeniu. Firma obsługuje największych polskich sponsorów: Polkomtel, Kompanię Piwowarską, Grupę Żywiec, Telekomunikację Polską, Grupę Lotos, Orlen, a także takie wydarzenia, jak Tour de Pologne, Puchar Świata FIS (Międzynarodowa Federacja Narciarska) w skokach narciarskich i Formułę 1. Dlatego magazyn „Wiatr” zwrócił się z prośbą do Pentagon Research o obliczenie reklamowej wartości ekspozycji reklam najważniejszych sponsorów rejsu Romana Paszke. Chcieliśmy się dowiedzieć, czy z punktu widzenia mecenasa sportu warto inwestować w ryzykowne i ekstremalne projekty żeglarskie.

Oto wyniki. Firma Enea, która miała największy logotyp na burtach „Gemini 3”, zyskała dzięki relacjom telewizyjnym reklamę o wartości ponad 553 tys. zł, Renault – 128 tys. zł, Sopot – 105 tys. zł, Orange – 56 tys. zł, 3Oceans – 29 tys. zł, a Paszke Finance – prawie 26 tys. zł. Relacje z rejsu najczęściej pojawiały się w pięciu kanałach telewizji publicznej, ale newsy trafiały też do innych stacji. Jeśli dodamy do tego dziesiątki artykułów prasowych i setki newsów w internecie (tylko na portalu magazynu „Wiatr” opublikowano od 30 października 2011 r. do 11 stycznia 2012 r. aż 38 tekstów ze zdjęciami), można uznać, że pod względem marketingowym pierwsza próba bicia rekordu przez Romana Paszke nie była porażką. Być może te wyniki zachęcą sponsorów, by dali Romanowi kolejną szansę. Start do następnego rejsu planowany jest na listopad lub grudzień tego roku. Ktoś może oczywiście powiedzieć, że nie po to żeglarze wyruszają na oceany, by zdobywać laury w telewizji. Ale przecież dzisiejszy świat sportu jest zależny od mediów. I gdyby nie one, Roman Paszke mógłby wypłynąć jedynie na wycieczkę.

Jak doszło do awarii i przerwania rejsu? 5 stycznia 2012 r. katamaran „Gemini 3” żeglował pod wiatr pomiędzy

Roman Paszke schudł podczas rejsu 9,5 kg.

„Gemini 3" pędził przez Atlantyk nawet 400 mil na dobę.

wybrzeżem Argentyny i Falklandami. Wiało z prędkością 28 węzłów z południowego zachodu. Grot na trzecim refie. Około godz. 20.30 czasu polskiego jacht dostał się w strefę stałego wiatru o sile powyżej 40 węzłów. W ciągu następnych 25 minut wiatr wzmógł się do 58 węzłów (107,5 km/h). Na morzu powstała wysoka i krótka fala. Wielokrotne pionowe uderzenia o fale doprowadziły do osłabienia mocowań zbiornika paliwa umieszczonego w lewym pływaku (w przedziale nawigacyjnym), aż do zniszczenia zamocowań.

W trakcie tych wydarzeń Roman sterował jachtem z prawego pływaka. Około północy, podczas inspekcji jachtu, wszedł do lewego pływaka i zobaczył duże ilości wody oraz paliwa w przedziałach nawigacyjnym i silnikowym. Natychmiast zmienił kurs i uruchomił pompę. Poinformował o zdarzeniu Roberta Janeckiego dyżurującego w centrum nawigacyjnym rejsu w Mrągowie. Po krótkim czasie Roman spostrzegł, że uszkodzona jest instalacja elektryczna lewej burty. Choć pompa pracowała, a kapitan dodatkowo wylewał wodę wiadrem, zalane zostały przedziały nawigacyjny, silnikowy i rufowy. Paszke postanowił przerwać rejs i udać się do najbliższego portu znajdującego się w odległości 167 mil (Rio Gallegos). W chwili zmiany kursu do przylądka Horn katamaran „Gemini 3" miał zaledwie 314 mil morskich. Od linii startu pokonał 5800 mil.

Francuz Jean Luc van den Heede trzykrotnie wyruszał po rekord na tej trasie. Dwukrotnie dotarł do Pacyfiku. Pierwszym razem przyczyną niepowodzenia była awaria autopilotów. W trakcie drugiego rejsu złamał maszt.

Po dwóch godzinach pompa wodna przestała pracować. Pozostało jedynie wybieranie wody wiadrem. O zdarzeniu powiadomiono argentyńskie służby ratunkowe, także polską placówkę dyplomatyczną w Buenos Aires i sponsorów rejsu. Po ponad 24 godzinach żeglugi z uszkodzonym lewym pływakiem Roman Paszke przyjął hol z motorówki pilotowej, która po czterech godzinach holowania w górę rzeki doprowadziła katamaran do miejsca cumowania. W trakcie podnoszenia jachtu z wody okazało się, że w pływaku znajdowało się ponad pięć ton wody, znacznie więcej niż początkowo przypuszczano.

Ustalono, że bezpośrednią przyczyną awarii lewego pływaka było zerwanie ze specjalnych mocowań 300-litrowego zbiornika znajdującego się w przedziale nawigacyjnym, który przemieszczając się, uszkodził przewody paliwowe oraz znajdujące się w ich pobliżu przewody wody zaburtowej. Zniszczenia doprowadziły do wycieku paliwa oraz wlewania się wody. Struktura jachtu pozostała jednak nienaruszona. Należy podkreślić, że katamaran mimo ogromnego obciążenia zdołał o własnych siłach dotrzeć po wzburzonym morzu do bezpiecznego brzegu.

Pod koniec stycznia „Gemini 3" był już gotowy do powrotnego rejsu. Roman Paszke na kilka dni wpadł do Polski, by przeprowadzić rozmowy ze sponsorami i ubezpieczycielem jachtu. Już planował drugą próbę bicia rekordu. Przypomnijmy, Francuz Jean Luc van den Heede trzykrotnie wyruszał po rekord na tej trasie. Dwukrotnie dotarł do Pacyfiku. Pierwszym razem przyczyną niepowodzenia była awaria autopilotów. W trakcie drugiego rejsu złamał maszt. W chilijskim porcie kupił rurę kanalizacyjną, otaklował ją i na tym niecodziennym takielunku powrócił do Francji. Trzeci rekordowy rejs (2003 r.) trwał 122 dni, 14 godzin i 3 minuty. Była to dla Jean Luca ostatnia próba oceaniczna w karierze. Płynąc z Brestu do Berestu, pobił rekord prawie o miesiąc. Do dziś jego czas nie został poprawiony.

W materiale wykorzystano obszerne fragmenty oficjalnego komunikatu, który informował o przyczynach przerwania rejsu przez Romana Paszke.

reklama

Fot. Rafał Kłos / Paszke360.com (2)

Pięć lat

Narodowego Centrum Żeglarstwa AWFiS

Nowe wyzwania na horyzoncie

Przystań Narodowego Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich. *Fot. Marc Laurent*

W ubiegłym roku Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich obchodziło pięciolecie działalności. Z tej okazji można by odpalić fajerwerki. Ale szefowie ośrodka na szczęście bardziej myślą o przyszłości i nowych inwestycjach niż o świętowaniu i laurach.

Koncepcja budowy NCŻ powstała przed kilku laty. Pomysłodawcy wzorowali się na ośrodku Narodowej Szkoły Żeglarstwa w Quiberon we Francji (Ecole Nationale de Voile). Polskie centrum w Górkach Zachodnich, u ujścia Wisły Śmiałej do Zatoki Gdańskiej, powstało w 2006 r. Jest jedynym portem w kraju łączącym funkcje naukową, edukacyjną i sportową. Na budowę wydano 18 mln zł. Większość pieniędzy pochodziła z funduszy unijnych. Co roku to wyjątkowe miejsce odwiedza kilka tysięcy żeglarzy z całej Polski.

W 2008 r. ośrodek gościł uczestników Akademickich Mistrzostw Świata w Match Racingu, a w 2009 r. załogi walczące o mistrzostwo Europy klasy l'Equipe. W jubileuszowym roku w Narodowym Centrum Żeglarstwa zorganizowano mistrzostwa kraju w klasach olimpijskich. Startowało niemal 140 zawodników. Ośrodek odwiedził też francuski żeglarz i polityk Gerard d'Aboville, który przypłynął na ponad 100-letnim kutrze gaflowym „Lady Maud". Gerard znany jest z tego, że pierwszy samotnie przewiosłował północny Atlantyk i Pacyfik. Mateusz Kusznierewicz po przeprowadzce z Warszawy do Gdańska właśnie z przystani NCŻ wypływa z Dominikiem Życkim na treningi. A Roman Paszke cumuje tu swój katamaran „Gemini 3". W roku jubileuszu NCŻ Romek przygotowywał w Górkach Zachodnich jacht, a później wyruszył stąd do Francji i w samotny rejs dookoła świata. Na co dzień w centrum trenują studenci i zawodnicy sekcji żeglarskiej AZS-AWFiS Gdańsk, wśród których są między innymi Piotr Myszka, wicemistrz świata i mistrz Europy klasy RS:X, Agata Brygoła, załoga klasy 49-er Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński. A także Jolanta Ogar, załogantka Agnieszki Skrzypulec (mistrzynie Polski w klasie 470).

W nadchodzącym sezonie planowana jest wizyta jachtu „Pen Duick II", na którym słynny francuski żeglarz Eric Tabarly w 1964 r. po raz pierwszy zwyciężył w regatach Ostar. Pierwszy raz „Pen Duick II" gościł w Polsce w 1997 r. podczas obchodów milenium Gdańska. W rejs słynnym jachtem mają w tym roku wypłynąć studenci oraz uczniowie trójmiejskich szkół. Zaplanowano także akademickie mistrzostwa kraju w klasach olimpijskich oraz mistrzostwa Polski juniorów w klasie Laser.

– Pięć lat działalności pokazało, że centrum cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem żeglarzy. W niewielkiej przystani zaczęło brakować miejsc postojowych. Dlatego podjęto działania zmierzające do budowy mariny z prawdziwego zdarzenia, by móc organizować w tym miejscu imprezy najwyższej rangi – mówi Krzysztof Zawalski, kierownik NCŻ. – We współpracy z Ministerstwem Sportu i Turystyki, PZŻ, urzędem marszałkowskim, wojewodą i Urzędem Morskim, a także dzięki przychylności władz AWFiS, powstaje projekt budowlany mariny na kolejne 60 miejsc postojowych, z punktami odbioru nieczystości oraz zrzutu wód zaolejonych. Inną ważną inwestycją będzie budowa magazynu paliw – dodaje Zawalski.

Szesnastolatka
samotnie opłynęła świat

Jesienią tego roku skończy 16 lat, a już ma za sobą samotny rejs jachtem żaglowym dookoła świata. Holenderka Laura Dekker dopłynęła w sobotę 21 stycznia do Saint Martin na Antylach, stając się najmłodszym żeglarzem, który ukończył taki rejs.

Holenderski sąd zabronił młodej żeglarce realizacji śmiałego pomysłu i poddał ją opiece kuratora. Laura nie poddała się i uciekła do Portugalii. Tu ponownie trafiła pod opiekę sądu. Policja zabroniła jej samotnego wypłynięcia jachtem żaglowym z portugalskiej mariny. Uciekła więc na Antyle. 20 stycznia 2011 r. Laura Dekker wypłynęła z portu Saint Martin na pokładzie małego jachtu „Guppy". Dokładnie po roku zacumowała ponownie w marinie przy nabrzeżu holenderskim. Rodzice, siostra i licznie zgromadzeni mieszkańcy Antyli witali ją radośnie. „Jeszcze nie wierzę w to, co zrobiłam... Czasami sama sobie zadaję pytanie, czy już to wszystko minęło" – powiedziała na konferencji prasowej kilka minut po zejściu na ląd. „Żeglarstwo zawsze było dla mnie przyjemnością. Brakuje mi widoku delfinów. To były niezapomniane wrażenia" – dodała.

Laura zdetronizowała Jessicę Watson, młodą Australijkę, która ustanowiła swój rekord w maju 2010 r., trzy dni przed 17. urodzinami. Jessica opłynęła jednak świat bez zawijania do portów. Jakie są plany Laury? „Moje najbliższe plany to uporządkowanie jachtu i powrót do szkoły" – powiedziała.

Andrzej Kowalczyk

„Blue Ocean" pierwszy

Katamaran „Blue Ocean" pływający pod polską banderą (z kapitanem Januszem Owczarkiem) zwyciężył w atlantyckich regatach ARC 2011 (kategoria wielokadłubowców). Trasa wiodła z Wysp Kanaryjskich na wyspę St. Lucia (2700 mil). Jacht dotarł do mety po 15 dniach żeglugi, jako trzeci z 28 katamaranów, za dwoma większymi i szybszymi jednostkami tej klasy. Po uwzględnieniu przeliczników, zajął pierwsze miejsce. „Blue Ocean" to 17-metrowy katamaran Lagoon 560. Jest zarejestrowany w Gdyni.

Ten jacht stocznia zwodowała krótko przed pożarem. *Fot. Sunreef Yachts*

Spłonęły jachty
w stoczni Sunreef

Pięć luksusowych katamaranów żaglowych i motorowych budowanych przez francuską firmę Sunreef Yachts spłonęło razem z halą dawnej Stoczni Gdańskiej, którą wynajmował producent. Spółka zatrudniająca około 400 osób straciła również formy, żywice i materiały drewniane wykorzystywane do produkcji.

Straty oszacowano na kilkanaście milionów euro. Przedstawiciele Sunreef Yachts zapewnili, że jachty były ubezpieczone, a opóźnienie w dostawie zamówionych jednostek ma wynieść zaledwie około trzech miesięcy. Nie będzie zwolnień. „Musimy wręcz zwiększyć moc produkcyjną, aby jak najszybciej odbudować utracone jednostki" – powiedział prezes Francis Lapp. Krótko po pożarze rozpoczęto instalowanie stanowisk produkcyjnych w sąsiedniej hali. Firma musi zbudować niedokończone jednostki oraz zrealizować zamówienia na kolejne pięć jachtów. Nadal ma regularnie pojawiać się na targach jachtowych. Na tegorocznej wystawie w Cannes Sunreef Yachts zaprezentuje swoje nowości zgodnie z planem.

Sunreef Yachts informuje na swojej stronie internetowej, że jest światowym liderem w projektowaniu i konstrukcji katamaranów żaglowych i motorowych o długości od 60 do ponad 200 stóp. Stocznię założyli w 2000 r. francuscy przedsiębiorcy: ojciec i syn – Francis i Nicolas Lappowie. W 2011 r. na świecie pływało ponad 60 jachtów Sunreef zarówno prywatnych, jak i czarterowych (stocznia stworzyła własne biuro czarterowe – Sunreef Yachts Charter, a także oddział zarządzania jachtem – Yacht Management). W 2013 r. firma planuje zbudować zakład produkcyjny w Wiślince koło Gdańska.

Gala klasy Laser

Robert Siluk został trenerem roku, Karol Porożyński zawodnikiem roku, a Katarzyna Deberny zawodniczką roku. Wyróżnienia przyznał zarząd Polskiego Stowarzyszenia Klasy Laser podczas gali w podwarszawskim klubie „Galop". Żeglarzy nagradzali także przedstawiciele PZŻ i Kredyt Banku, sponsora kadrowiczów klas jednoosobowych.

Robert Siluk jest trenerem klasy Laser w klubie SEJK Pogoń Szczecin. W sezonie częściej jest na zgrupowaniach i regatach niż w domu. Czasem tylko wpada do siebie, by przepakować torbę i już go nie ma. Dlatego chyba nagrodę specjalną za cierpliwość powinna otrzymać żona trenera.

Karol Porożyński, podopieczny Roberta Siluka, podczas mistrzostw świata w Perth wywalczył dla Polski kwalifikację olimpijską na igrzyska Londyn 2012. Katarzyna Deberny otrzymała nagrodę na zakończenie bogatej kariery sportowej. Kilka tygodni wcześniej zrezygnowała z wyczynowego uprawiania sportu. – Bieg nie kończy się za metą, nadal będę blisko żeglarstwa. Może wystartuję w mistrzostwach Polski, a za trzy lata będę mogła rywalizować w regatach kategorii masters – powiedziała Kasia Deberny. Najlepszym klubem w sezonie 2011 został SEJK Pogoń Szczecin.

Nagrodę Polskiego Związku Żeglarskiego (czek na 10 tys. zł) otrzymała załoga klasy Star Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki. Nagrody specjalne Kredyt Banku (czeki na 5 tys. zł lub 10 tys. zł) przyznano Jonaszowi Stelmaszykowi (za wicemistrzostwo Europy klasy Laser), Zofii Noceti-Klepackiej (za złoto mistrzostw Europy i srebro mistrzostw świata klasy RS:X), Piotrowi Myszce (za mistrzostwo Europy i drugie miejsce na mistrzostwach świata RS:X) oraz Pawłowi Kowalskiemu (trenerowi kadry klasy RS:X).

reklama

Alarm ze złomowiska

Stara radioboja znajdująca się na złomowisku pod Lęborkiem zaczęła niespodziewanie nadawać sygnał alarmowy i postawiła w stan gotowości służby ratunkowe.

Sygnał odebrano w Rosji i Kanadzie, skąd poinformowano służby w Polsce. Śmigłowiec Marynarki Wojennej wyruszył w miejsce nadawania sygnału. Sądzono, że doszło do katastrofy lotniczej. Na miejscu okazało się, że radioboja dotarła na złomowisko w skrzyniach Dalekomorskiej Kompanii Połowowej Dalmor. W trakcie rozładunku zadziałało kilka starych radioboi, choć – jak zapewniają pracownicy firmy – wszystkie dawno były wyrejestrowane z systemu i od lat leżały w magazynie.

„Zaruski” wrócił na wodę

Ostatni etap remontu historycznego żaglowca

Kadłub „Generała Zaruskiego” odzyskał blask. Zniszczone belki poszycia zastąpiono nowymi. Położono sosnowy pokład. Na zamontowanie czekają silniki i agregat. Odremontowany kadłub jachtu dotknął wody 5 grudnia 2011 roku. Pierwszy raz od trzech lat.

Lato w Stoczni Remontowej w Gdańsku upłynęło pod znakiem nadawania ostatnich szlifów kadłubowi. W lipcu udało się znaleźć wykonawcę siłowni, firmę Marine Works. Kontrakt obejmuje montaż dwóch wałów śrubowych i dwóch śrub, zamontowanie dwóch silników i agregatu prądowego. Poza tym Marine Works wykona instalację paliwową, elektryczną, a także wodną i wydechową. Zajmą się również wyciszeniem pomieszczenia maszynowni.

W sierpniu polakierowano elementy ozdobne na śródokręciu. Następnie zabrano się do impregnacji sosnowego pokładu, drewno pokryto gorącym pokostem. Niestety, wakacje przyniosły też złe wiadomości. Państwowy Rejestr Statków odkrył duże zniszczenia w obrębie części rufowej. – To był jeden z poważniejszych kłopotów, który spowolnił prace remontowe – mówi Krzysztof Dębski, kierownik projektu. Zniszczenia obejmowały najbardziej newralgiczne miejsca jachtu: stępkę, stewę rufową i tzw. martwe drewno, czyli miękkie drewno wypełniające końcową część stępki (gdy balast jest z dębiny, martwe drewno to sosna lub świerk – służy ochronie kadłuba, na przykład przy wpłynięciu na mieliznę). Aby wykonać niezbędne prace, należało wybudować specjalne podparcie części rufowej. Wymieniono całe martwe drewno, fragment stępki w części dziobowej i stewę rufową. Wykonano też nakładkę na stewę dziobową. Dopiero pod koniec października udało się zakończyć prace nad remontem tej części kadłuba. – To było ciężkie, szkutnicze zadanie – dodaje Krzysztof Dębski.

W połowie listopada wyłoniono wykonawcę wnętrza jachtu. Została nim firma Complex Jacht, która odnawiała kadłub. Solidne wykonanie pierwszego etapu remontu pozwala wierzyć, że kolejne prace (zaplanowane na 12 miesięcy) również przebiegną profesjonalnie. Szkutnicy zrobią jednak wszystko, aby „Generał Zaruski” mógł wypłynąć w rejs pod koniec sierpnia.

Wnętrze jachtu zostanie odremontowane zgodnie z wizją Mariusza Zaruskiego – bez luksusów, ale z zachowaniem zasad bezpieczeństwa. Dlatego teraz żaglowiec będzie miał 26-osobową załogę (wcześniej było to 30 osób).

Wreszcie na wodzie. Po raz pierwszy od trzech lat.

Nowy pokład „Generała Zaruskiego”.

Na pokładzie znajdziemy wszystkie nowoczesne narzędzia nawigacyjne, ale będzie też możliwość wypróbowania urządzeń, które przeszły do historii.

Dotychczas na ratowanie żaglowca wydano 2,5 mln zł. Na zabudowę wnętrza trzeba przeznaczyć od 2 do 3 mln zł. Większość pieniędzy przekaże Gdańsk ze swojego budżetu. Udało się także pozyskać fundusze unijne z programu Bałtyk Południowy. Dzięki tym pieniądzom uruchomiono także projekt MAST (Maritime Education and Sail Training for Young People). Inicjatywa jest pomysłem ludzi z Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku. Zakłada współpracę Polski, Niemiec, Danii, Szwecji i Litwy w edukacji żeglarskiej wśród młodzieży zagrożonej marginalizacją środowiskową. W listopadzie Izba Morska w Gdyni nadała „Generałowi Zaruskiemu” status jachtu szkolnego. Od tej pory może on korzystać z pełnej nazwy STS „Generał Zaruski”.

Po zakończeniu malowania kadłuba odbyła się długo wyczekiwana uroczystość wodowania. „Zaruski” miał honorową asystę w postaci jachtu „Korsarz” Polskiego Klubu Morskiego oraz „Strażaka”, który wykonał salwę wodną. Na kei orkiestra Morskiego Oddziału Straży Granicznej zagrała „Hymn do Bałtyku”. Na uroczystości obecny był między innymi Anders Berg, honorowy prezes szwedzkiej stoczni z Ekenas. Przekazał on prezent oraz pozdrowienia od Bertila Lunda, 88-letniego szkutnika, który był obecny na pokładzie „Generała Zaruskiego” podczas jego pierwszego wodowania w Ekenas.

Pod koniec grudnia Complex Jacht wykonał zadaszenie nad pokładem, aby prace mogły się toczyć nieprzerwanie przez całą zimę. Obecnie dobiega końca budowa fundamentów pod silniki. Kolejny krok to postawienie ścian komory siłowni. Będzie to pierwsze oddzielone pomieszczenie pod pokładem odbudowanego żaglowca. Powoli układane są też podłogi, ale na razie bez mocowań.

Organizatorzy przedsięwzięcia zamierzali zachować większość oryginalnych elementów jachtu. Czy to się udało? – Niestety, wcześniejsze nieudane remonty oraz długi postój w wodzie przyczyniły się do ogromnej erozji kadłuba – mówi Krzysztof Dębski. – W ostatnich dniach, zgodnie z zaleceniem PRS, musieliśmy jeszcze wymienić płetwę sterową – dodaje. Pomimo tak fatalnego stanu żaglowca udało się zachować około połowy zabytkowego szkieletu, stępkę (poza martwym drewnem) oraz cały balast.

W 2003 roku należący do Ligi Obrony Kraju żaglowiec utracił klasę PRS, czyli możliwość pływania. Dwa lata stał w porcie w Jastarni i popadał w ruinę. W 2005 roku pojawiła się szansa na remont. Jacht przetransportowano do Władysławowa. Niestety, sponsor się wycofał i „Generał Zaruski” niszczał przez kolejne trzy lata. Dopiero w 2008 roku został kupiony przez Gdańsk za 150 tys. zł. Armatorem jachtu jest MOSiR. Renowacja odbywała się według zasady element za element. W żaglowcu niczego nie zmieniono, został wiernie odtworzony. Jeśli dalsze prace potoczą się bez opóźnień, pod koniec lata STS „Generał Zaruski” wypłynie w rejs.

Kamila Ostrowska

Fot. Zaruski.pl (2)

Kraków odpłynie

przy żeglarskich pieśniach 150 wykonawców

Festiwal szesnastu koncertów

Międzynarodowy Festiwal Piosenki Żeglarskiej Shanties 2012, największy w Europie, odbędzie się w tym roku już po raz 31. Zaplanowano 16 koncertów – 11 na dwóch scenach (CK Rotunda i Klub Studio) oraz pięć w tawernie „Stary Port". Hasło tegorocznej imprezy: „Polskie żaglowce". Organizatorzy zaprezentują piękno żaglowców i historię polskiej floty. Obecni będą kapitanowie oraz przedstawiciele załóg „Daru Młodzieży", „Pogorii", „Zawiszy Czarnego", „Fryderyka Chopina", „Iskry" i „Kapitana Borchardta".

Hasło tegorocznego festiwalu: „Polskie żaglowce". Na zdjęciu „Kapitan Borchardt".

Zaplanowano wystawy zdjęć z rejsów, pokazy filmów nakręconych na pokładach żaglowców, spotkania z kapitanami i armatorami. Atrakcją dla widzów będą konkursy dotyczące każdego z żaglowców (nagrodami będą m.in. rejsy ufundowane przez armatorów). Nowością jest I Konkurs Videoclipów Szantowych „ShantoClip". Jury konkursu wytypuje trzech laureatów. Nagrodę publiczności przyznają internauci podczas głosowania online (www.shantoclip.com).

Pierwszy koncert Shanties 2012 odbędzie się 10 lutego (piątek). W Centrum Kultury Rotunda zabawę szantową dla dzieci poprowadzi zespół Klang. Główne wydarzenia rozpoczną się niecałe dwa tygodnie później. Organizatorzy już na przystawkę zaserwują nam rarytasy. Podczas koncertu „Od Petersburga do Nowego Orleanu" (środa, 22 lutego, godz. 19.00) wystąpią Andrzej Korycki i Dominika Żukowska oraz Jerzy Porębski i Old Metropolitan Band. Usłyszymy utwory Bułata Okudżawy, Piotra Wysockiego i Żanny Biczewskiej oraz szanty i jazz.

Dzień później odbędzie się koncert zespołu Packet i przyjaciół – wystąpią między innymi Słodki Całus od Buby, Jacek Jakubowski, Waldemar Mieczkowski, Grzegorz Tyszkiewicz i Mirosław Peszkowski (czwartek, 23 luty, godz. 19). Na piątek zaplanowano koncert piosenki żeglarskiej prowadzony przez Mirka Kowalewskiego. Na scenie znów gwiazdy szantowej sceny: EKT Gdynia, Happy Crew, Andrzej Korycki, Stara Kuźnia, Mietek Folk, Grzegorz Tyszkiewicz oraz Zejman i Garkumpel (piątek, 24 lutego, godz. 18.00). Tego samego wieczoru odbędzie się koncert pieśni kubryku wyreżyserowany przez Jolantę Klupś i Marka Szurawskiego, zatytułowany „Wesołe życie w Sailor Town". Zagrają Atlantyda, Banana Boat, Klang, Stare Dzwonnice i Stare Dzwony (piątek, 24 lutego, godz. 23.00).

Na sobotę zaplanowano koncert „Trzynastką nad morze". Wystąpią Banana Boat, Dair, Andrzej Korycki, Mirosław Kowalewski, Les Dieses, Orkiestra Samanta, Jerzy Porębski, Prawdziwe Perły, Qftry, Ryczące Dwudziestki, Stare Dzwonnice i Stary Szmugler (sobota, 25 lutego, godz. 22.00). Na niedzielę rezerwujcie czas już od rana. Koncert szanty klasycznej poświęcony Stanowi Hugillowi (z okazji 20. rocznicy śmierci) poprowadzi Marek Szurawski. Stan już za życia był legendą, ostatnim szantymenem pracującym na żaglowcach, marynarzem, pisarzem, poetą i malarzem marynistą. Podczas tego wydarzenia zagrają Brasy, Cztery Refy, Prawdziwe Perły, Qftry, Ryczące Dwudziestki, no i sam prowadzący (niedziela, 26 lutego, godz. 12.00).

Tego samego dnia koncert finałowy zatytułowany „Polskie żaglowce" poprowadzi Waldemar Mieczkowski. Poza nim na scenie zobaczymy Atlantydę, Banana Boat, Andrzeja Koryckiego, Ryszarda Muzaja, Jerzego Porębskiego, Ryczące Dwudziestki, Smugglers, Stare Dzwony, Stare Dzwonnice i Marka Szurawskiego (niedziela, 26 lutego, godz. 17.00).

Wszystkie wyżej wymienione koncerty odbędą się w CK Rotunda. Ale festiwal zagości także w Klubie Studio. Koncert na rockową nutę zatytułowany „To 24 był lutego" poprowadzi zespół Mietek Folk. Zagrają także Nor Folk, Orkiestra Samanta, Smugglers i Strefa Mocnych Wiatrów (piątek, 24 lutego, godz. 20). Na następny dzień zaplanowano dwa koncerty. Pierwszy dla dzieci – Zejmana i Garkumpla (sobota, 25 lutego, godz. 12.00). Drugi dla wszystkich – koncert piosenki żeglarskiej i turystycznej „Rzeki to idące drogi". Wystąpią EKT Gdynia, Formacja, Klang, Waldemar Mieczkowski, Słodki Całus od Buby, Wolna Grupa Bukowina i Siudma Góra. Siudma przez „u" otwarte, gdyż nazwa zespołu pochodzi od jej lidera, którym jest Zbyszek „Siudmy" Siudy (sobota, 25 lutego, godz. 17.00).

Bilety na poszczególne koncerty kosztują od 18 do 45 zł. Można też kupić karnet na siedem imprez w cenie 235 zł. Dokładny wykaz koncertów i cen biletów znajdziecie na stronie internetowej festiwalu: www.shanties.pl. Organizatorzy uruchomili na stronie system pozwalający na rezerwację wejściówek online.

Pierwsza edycja Shanties odbyła się w 1981 roku. Wówczas festiwal miał charakter kameralnego spotkania (20 wykonawców i około 100 widzów) zainicjowanego przez miłośników żeglarstwa i szant związanych z Młodzieżowym Klubem Morskim „Szkwał". W krótkim czasie impreza zyskała rangę ogólnopolską, a od 1987 roku także międzynarodową. Wykonawcy i widzowie przenieśli się do Rotundy. Gośćmi festiwalu były przed laty sławne zespoły szantowe z Anglii: Bristol Shantymen, Sollent Breeze, Stormalong John oraz Stan Hugill.

reklama

Fot. M. Rzeszewski

Jacht Film znów za rok?

W warszawskim kinie „Wisła" zaprezentowano 14 filmów o morzu

Przegląd Filmów Żeglarskich Jacht Film rozpoczął się krótkimi wprowadzeniami kpt. Janusza Zbierajewskiego oraz Andrzeja Radomińskiego. Gości przywitał również organizator imprezy Andrzej Minkiewicz. W bloku zatytułowanym „Morze i wolność" zaprezentowano obrazy Jerzego Szotkowskiego o Leonidzie Telidze i jego rejsie dookoła świata na jachcie „Opty" oraz Andrzeja Radomińskiego poświęcony Marcelowi Bardiaux, francuskiemu żeglarzowi samotnikowi. Wyświetlono też dokument Krzysztofa Baranowskiego o Operacji Żagiel 1978, a także współczesny film o wyprawie jachtu „Stary" i pokonaniu przejścia północno-zachodniego. Pierwszą część przeglądu zakończył film „Morze twoimi oczami" opowiadający o żeglowaniu z niewidomymi.

jacht film

Na sobotni wieczór organizatorzy przygotowali trzy dokumenty w ramach cyklu zatytułowanego „Regaty". Film „Kapitan" Zdzisława Jankowskiego to opowieść o Kazimierzu Jurkiewiczu, długoletnim dowódcy „Daru Pomorza". Następnie widzowie zobaczyli kolejny film Andrzeja Radomińskiego „Gorycz zwycięstwa", w którym Kazimierz „Kuba" Jaworski opowiada o rejsie na regatowym jachcie „Spaniel II". Na zakończenie pierwszego dnia wyświetlono poruszający dokument „Na głęboką wodę" Louise'a Osmonda, o tragicznym przebiegu regat Golden Globe.

Drugi dzień przeglądu rozpoczęło spotkanie z Andrzejem Radomińskim. Fotograf i filmowiec przybliżał tajniki tworzenia dobrych ujęć. Ostatni blok filmów, „Człowiek i morze", upłynął pod znakiem postaci i wydarzeń historycznych. Zobaczyliśmy dokument o gen. Mariuszu Zaruskim, o kpt. Konstantym Maciejewiczu, zwanym „Macajem", a także o Zygmuncie Choreniu, konstruktorze takich polskich żaglowców, jak „Pogoria" czy „Dar Młodzieży". Na koniec dnia przygotowano filmy „Kon-Tiki. Tratwą przez Pacyfik" Thora Hayerdahla z 1947 r. oraz „Kruzenshtern" Macieja Cuske z 2009 r.

Przegląd Filmów Żeglarskich Jacht Film udowodnił, że środowisko żeglarzy potrzebuje takiej imprezy. Sala kinowa była prawie całkowicie wypełniona. Widzowie żywo i entuzjastycznie reagowali na każdy materiał. Prowadzący, doświadczeni żeglarze, Janusz Zbierajewski i Andrzej Radomiński, ubarwiali program pełnymi humoru opowieściami. Na te dwa dni można było przenieść się duchem na morze, oderwać od codzienności i pożeglować po horyzont. Organizator Andrzej Minkiewicz już myśli o przyszłorocznej edycji przeglądu. Wszystkim marzy się cykliczny festiwal filmów żeglarskich.

Kamila Ostrowska

Partnerem głównym Przeglądu Filmów Żeglarskich Jacht Film była stocznia Delphia Yachts z Olecka. Współorganizatorem imprezy było kino „Wisła". Patroni medialni: magazyn „Wiatr", kanał telewizyjny Travel Channel, portal Szantymaniak.pl.

reklama

Markowe lornetki
nie tylko na rejs

Poradnik Marcina Górki

Żeglowanie bez lornetki to jak słuchanie muzyki przez ścianę: niby coś słychać, ale do końca nie wiadomo co... Podobnie jest z obserwacjami z pokładu jachtu zarówno żaglowego, jak i motorowego. Każdy, kto choć raz był na dłuższym rejsie, wie, że są sytuacje, gdy lornetka jest bardzo przydatna lub wręcz niezbędna.

Dlatego poza dobrodziejstwami nowoczesnej techniki, jak mapy elektroniczne czy GPS, warto mieć pod ręką sprawdzony i niezawodny sprzęt optyczny. Przedstawiamy kilka propozycji dobrych, wodoszczelnych lornetek, które warto wziąć pod uwagę, kompletując ekwipunek na rejs. Zestawienie oparto na produktach firmy Nikon. W naszym spisie celowo nie przedstawiamy klasyki żeglarskiej. Chcemy raczej zaproponować urządzenia, które mogą być pierwszą poważną lornetką dla każdego miłośnika żagli, sportów motorowodnych czy po prostu turysty spędzającego swój wolny czas nad wodą.

Na początku obalmy mit, że im większe powiększenie, tym lepiej. Nic bardziej mylnego. Paradoksalnie, to właśnie małe powiększenia (od 7x do 10x) idealnie sprawdzają się na wodzie. Lornetki o powiększeniach 7x lub 8x mają wiele zalet, decydujących o ich przydatności dla wodniaków: małe powiększenie oznacza duże pole widzenia – lornetka pozwala znacznie szybciej odszukać obiekt oraz łatwiej utrzymać go w polu widzenia. Dzięki dużemu polu widzenia nie jesteśmy zmuszeni do „przeczesywania" linii brzegowej w poszukiwaniu główek portu czy kei. Ponadto, im większe pole widzenia, tym mniejsze problemy obserwacyjne przy niespokojnym morzu (falowanie będzie mniej dotkliwe).

Poza tym małe powiększenie to zwykle duża jasność obrazu. Podczas żeglugi często musimy mierzyć się z trudnymi warunkami – na przykład płynąc w nocny, bez światła księżycowego, przy pełnym zachmurzeniu, na dodatek przekraczając szlak żeglugowy uczęszczany przez statki handlowe. Gdy jest bardzo ciemno, a oko przystosuje się do ciemności, „jasna" lornetka da odpowiednio jasny obraz, który pozwoli całkowicie wykorzystać możliwości percepcji oka. Musimy pamiętać, że im ciemniejszy obraz, tym gorsza ostrość widzenia i percepcja kolorów.

Wszystkie poniżej przedstawione lornetki mają doskonałe właściwości optyczne. Ponadto są wodoszczelne i hermetyczne, dzięki czemu nie straszne im bryzgi wody morskiej, pełne zanurzenie w wodzie czy sól wykrystalizowana na obudowie. Wyróżniają się również trwałością i solidnością. Zaczynamy od najlżejszych.

Nikon Sportstar EX 8x25. Można o niej powiedzieć: „Najlżejsza z małych, najmniejsza z lekkich". To jedna z niewielu lornetek, które zawsze można mieć przy sobie. Waży zaledwie 300 gramów. Dzięki składanej konstrukcji mieści się w kieszeni spodni lub kurtki i jest idealna dla młodych użytkowników. Mała średnica obiektywów, niestety, nie pozwala na zastosowanie tego modelu do nocnych obserwacji.

Nikon High Grade 10x25. To wyjątkowe połączenie wyrafinowanej, precyzyjnej mechaniki z optyką najwyższej jakości. Jej atutem są również mała masa i niewielkie wymiary. Powiększenie 10x jest największym, jaki jest sens stosować na wodzie. Lornetka nie jest jednak przeznaczona do obserwacji nocnych. Za to w dzień daje najlepszy obraz ze wszystkich wymienionych w tym zestawieniu.

Nikon Monarch 8x36. Jeden z bardziej uniwersalnych modeli dla wodniaków. Lornetka pokryta jest gumą, co poprawia jej chwyt oraz chroni przed wstrząsami i delikatnymi uderzeniami. Jej atutami są też duże pole widzenia (7 stopni) oraz jasność obrazu. Tą lornetką z powodzeniem można obserwować także po zmierzchu.

Nikon PROSTAFF 7 8x42. Stworzona do aktywnej turystyki, idealna na jacht i łódź motorową. Podobnie jak Monarch 8x36, pokryta jest ochronną gumą, co jednak nie psuje eleganckiego wyglądu. Perfekcyjna ergonomia pozwala obsługiwać lornetkę także w rękawiczkach (ważne dla żeglujących po Bałtyku i Morzu Północnym). Ciekawostką są filtry ochronne na stałe wbudowane przed obiektywami – w wypadku zachlapania lornetki słoną wodą czyszczenie jest łatwiejsze. Pole widzenia jest nieco mniejsze niż w modelu Monarch, ale za to PROSTAFF 7 oferuje znacznie większą jasność obrazów, dzięki czemu możemy komfortowo prowadzić obserwacje w nocy.

Nikon Action EX 7x35. Najmniejsza lornetka serii Action EX wyróżnia się klasycznym wyglądem i dobrą ergonomią. Ma bardzo duże pole widzenia (aż 9,3 stopnia) oraz dużą jasność obrazu. Umożliwia prowadzenie skutecznej i wygodnej obserwacji zarówno w dzień, jak i w nocy. Masa tej lornetki wynosi jednak 800 gramów, więc dla części miłośników żeglugi może być zbyt ciężka.

Nikon Action EX 7x50. Większy brat modelu 7x35. Ma największą możliwą jasność obrazu. Idealny wybór dla żeglarzy często dokonujących nocnych przejść na nieznanych wodach. Z uwagi na spore gabaryty odpowiadać będzie osobom o dużych, silnych dłoniach. Jej największą wadą jest stosunkowo duża masa – 1000 gramów.

Jak wspomniałem na początku, każda z wymienionych lornetek będzie rozsądnym wyborem. Gdyby jednak trzeba było wskazać najbardziej uniwersalny model, poleciłbym PROSTAFF 7 8x42. Lornetka ta oferuje najlepszy kompromis między ceną, masą, wymiarami i jakością obrazu. Doskonała ergonomia pozwala prowadzić obserwację jedną ręką. Jest to szczególnie istotne w wypadku sternika pełniącego wachtę, który w drugiej ręce trzyma koło sterowe. Ponadto nie jest bardzo ciężka, więc może przez dłuższy czas wisieć na szyi. Hermetyczna obudowa oraz wbudowane filtry ochronne stanowią bardzo skuteczne zabezpieczenie lornetki przed bryzgami wody, kurzem czy innymi zabrudzeniami. Ponadto model PROSTAFF 7 wyróżnia się zaawansowanym układem optycznym gwarantującym doskonały obraz, w trakcie obserwacji prowadzonych zarówno w dzień, jak i w nocy.

Marcin Górko

Nawet żeglarze z regat Volvo Ocean Race nie ruszają na morze bez lornetek.

Fot. Hamish Hooper / CAMPER ETNZ / Volvo Ocean Race

Kamizelki
na wszelki wypadek

Bezpieczeństwo i moda

Kamizelki są na każdym jachcie. Czasem upchnięte pod koją lub w bakiście. Niekiedy wiszą w łatwo dostępnym miejscu pod pokładem. Coraz częściej jednak żeglarze wyruszający w rejs na klubowym lub czarterowym jachcie chcą mieć własne wyposażenie ratunkowe. Chętnie wybierają kamizelki pneumatyczne. Wynika to nie tylko z wygody i dbałości o własne bezpieczeństwo, ale także z mody.

W klubach i w portach często słychać żeglarzy, mówiących, że porządkują lub wkładają kapoki. Nawet trenerzy krzyczą do najmłodszych zawodników: „zapinamy kapoki i na wodę". Pamiętajmy jednak, że pojęcie „kapok" nie istnieje w nomenklaturze woprowców, ratowników i specjalistów od sprzętu ratunkowego. To pozostałość z dawnych czasów, kiedy osobisty sprzęt ratunkowy wytwarzano z włókien nasiennych różnych gatunków drzew, głównie z uprawianego w Indonezji drzewa kapokowego (puchowiec pięciopręcikowy), z wełniaka azjatyckiego lub z mleczary. Dzisiaj kamizelki (asekuracyjne i ratunkowe) nie mają nic wspólnego kapokami. – Współczesne modele muszą być nie tylko skuteczne, ale także wygodne i modne. Klienci zwracają też uwagę na jakość wykonania i dodatkowe wyposażenie, na przykład praktyczne kieszenie – mówi Janusz Kowalski z firmy Aquarius.

Kamizelki asekuracyjne

Jeśli osoba znajdująca się w wodzie potrafi pływać, jest przytomna i zachowuje się spokojnie, kamizelka asekuracyjna pomoże jej utrzymać się na powierzchni w oczekiwaniu na pomoc.

Kamizelki pneumatyczne są wygodne, nie krępują ruchów. Niektóre modele posiadają osłonę na twarz (po napełnieniu).

Z takich kamizelek najczęściej korzystają zawodnicy z łódek regatowych. Ale w sklepach znajdziemy także modele dla wędkarzy, kajakarzy, deskarzy, motorowodniaków, narciarzy wodnych, amatorów kitesurfingu, dla załogantów balastujących na trapezie, dla żeglarzy z łódek typu skiff, a nawet dla czteronożnych pupili, towarzyszących nam na pokładzie podczas urlopowego rejsu. Dobrej klasy kamizelka asekuracyjna kosztuje od 200 do 260 zł. Ma bardzo małą objętość. Posiada ściągacze (w pasie oraz na ramionach), dzięki którym można ją dopasować do ciała. Każdy pasek wystający po ściągnięciu regulacji chowany jest do szlufki lub kieszeni, więc nie przeszkadza podczas żeglowania. Niektóre modele mają kieszeń z zamkiem (można zabrać na trening telefon komórkowy lub mały baton).

Kamizelka asekuracyjna Traper (Aquarius) ma dwie kieszenie na przedzie i jedną w dolej części pleców.

Jeżeli jednak osoba ubrana w taką kamizelkę straci przytomność (w wyniku zasłabnięcia czy na przykład na skutek uderzenia bomem), niestety, będzie się unosić na wodzie plecami do góry, z twarzą zanurzoną w wodzie.

Kamizelki ratunkowe

Kamizelka ratunkowa powinna osobę nieprzytomną lub nie umiejącą pływać unosić na wodzie twarzą do góry. Nawet jeśli ktoś po wpadnięciu do wody dryfuje przez chwilę, leżąc na brzuchu, kamizelka powinna obrócić bezwładne ciało na plecy. Dlaczego piszemy „powinna"? Bo, niestety, w wypadku sporej grupy modeli to fikcja. – Wielokrotnie testowaliśmy klasyczne kamizelki o stałej wyporności, które mimo że posiadały kołnierz i dużą wyporność w części piersiowej, nie spełniały tego zadania – mówi Marcin Siwek z firmy Kevisport, żeglarz i specjalista od sprzętu ratowniczego. – Takie kamizelki są po prostu źle zaprojektowane. Nawet jeśli producent przekonuje nas o doskonałości swego wyrobu.

Prawidłowo uszyta kamizelka ratunkowa powinna być asymetryczna – w piersiowej części jedna strona powinna mieć materiał o wyraźnie większej wyporności. Tylko wówczas nieprzytomna osoba przebywająca w wodzie zostanie odwrócona twarzą do góry. Niestety, większość klasycznych kamizelek ratunkowych ma konstrukcję symetryczną.

Kamizelki ratunkowe pneumatyczne

Kamizelki pneumatyczne są znacznie wygodniejsze od tradycyjnych. Wyglądają jak grube szelki. Nie przeszkadza-

Fot. Aquarius, Crewsaver, Spinlock, Marinepool

ją w pracach pokładowych, można je nosić nawet podczas łagodnej pogody, przez cały rejs. Często wyposażone są dodatkowo w zintegrowaną uprząż. Mają mechanizm napełniający je tlenkiem węgla (CO_2) oraz (w zależności od modelu) regulowany pas biodrowy, stalową klamrę, gwizdek, cięgno do ręcznego uruchomienia, tubę do nadmuchania oraz taśmy odblaskowe w części nadmuchiwanej (często są one także naszywane na części zewnętrznej).

Złożona kamizelka jest symetryczna, ale po „odpaleniu" nadmuchiwana jest asymetrycznie. Dzięki temu osoba nieprzytomna lub nie umiejąca pływać zostaje szybko odwrócona twarzą do góry. Kamizelka zaczyna się wypełniać po kilku sekundach od zanurzenia w wodzie.

Rodzaje pneumatycznych kamizelek ratunkowych

Kamizelki mogą być uruchamiane ręcznie lub automatycznie. Te, które możemy „odpalić" wyłącznie poprzez pociągnięcie cięgna, wykorzystywane są na przykład przez służby ratownicze. Podczas akcji na wodzie często trzeba zanurkować lub na przykład wejść pod przewrócony jacht. Wówczas kamizelka z automatycznym systemem napełniania utrudniałaby pracę.

W wielu modelach uruchamianych automatycznie można zdemontować mechanizm zwalniający. Warto o to zapytać sprzedawcę. Taka funkcja może nam się przydać na przykład wtedy, gdy chcemy oczyścić dno jachtu lub musimy zanurkować, by rozplątać linę zawiniętą o śrubę. Demontujemy wówczas mechanizm zwalniający, wchodzimy do wody, a w razie zagrożenia uruchamiamy kamizelkę ręcznie. Po powrocie na pokład suszymy i składamy kamizelkę, montujemy mechanizm zwalniający i wkładamy nowy nabój z CO_2. Jeśli jednak podczas użytkowania nie ma takiej konieczności, lepiej nie demontować samodzielnie mechanizmu zwalniającego. Poza tym zalecamy regularnie oddawać nową kamizelkę do serwisu. – Coroczny przegląd w specjalistycznym punkcie pozwala nam utrzymać trzyletnią gwarancję. Jeśli mieszkamy daleko od punktu serwisowego, możemy wysłać ją pocztą. Pamiętajmy, że dbając o kamizelkę, dbamy o własne bezpieczeństwo – mówi Marek Kwaczonek z firmy Makanu, która jest polskim przedstawicielem marki Crewsaver.

W modelach „odpalanych" automatycznie stosowane są dwa systemy uruchamiania. Pierwszy polega na wykorzystaniu tabletek lub kapsuł nasiąkających wodą i włączających mechanizm zwalniający nabój CO_2. Ważne jest, że taka kamizelka uruchomi się tylko wtedy, gdy woda dostanie się do niej od dołu. Nie musimy się więc obawiać bryzgów wody ani ulewnego deszczu.

Nowoczesne kamizelki to nie tylko bezpieczeństwo, ale także moda.

Mechanizm nie powinien zadziałać nawet wówczas, gdy wejdziemy pod prysznic. Ale na przykład gdy kucniemy w wannie wypełnionej wodą, kamizelka z pewnością zacznie się wypełniać. Może to nastąpić także wtedy, gdy pozostawimy ją w mokrej lub podtopionej wodą bakiście. Wyróżniamy dwa najpopularniejsze systemy: ULM (United Moulders – www.uml.co.uk) oraz HL (Halkey Roberts – www.halkeyroberts.com). Własny system oraz tabletki posiada znana firma Secumar (www.secumar.com).

Drugi system uruchamiania wykorzystuje hydrostatyczny zawór Hammar (www.cmhammar.com). Mechanizm ten aktywuje się pod wpływem ciśnienia, po zanurzeniu go w wodzie na głębokość ponad 10 cm (na 3 sekundy). Kamizelki wyposażone w zawór Hammar nie uruchomią się poprzez zawilgocenie. W sprzedaży dostępne są zaślepki do Hammara, które na przykład w kamizelkach firmy Crewsaver pozwalają zaślepić otwór po demontażu zaworu. Wówczas kamizelka może być aktywowana tylko manualnie.

Wybierając rodzaj mechanizmu zwalniającego, warto zapytać sprzedawcę o dostępność elementów wymiennych w krajach, do których najczęściej wyruszamy. Kupując nową kamizelkę, warto od razu zamówić przynajmniej jeden dodatkowy zestaw zwalniający z nabojem, by podczas rejsu kamizelka mogła być używana po raz drugi.

Krzysztof Olejnik

Klasy wyporności

50N. Kamizelka asekuracyjna dla dobrze pływających. Zapewnia asekurację, jeśli użytkownik jest przytomny.

100N. Kamizelka ratunkowa dla potrafiących pływać, zapewnia ograniczone bezpieczeństwo w razie utraty przytomności użytkownika. Skuteczność zależna od ciężaru poszkodowanego i waga jego ubioru.

150N. Kamizelka ratunkowa dla nie umiejących pływać, zapewnia bezpieczeństwo także w wypadku utraty przytomności.

275N. Kamizelka ratunkowa zapewniająca bezpieczeństwo w razie utraty przytomności, także przez osoby o większej masie, w trudnych warunkach morskich. Zwiększona wyporność zapewni szybkie odwrócenie twarzą do góry, także poszkodowanych ubranych w bardzo ciężką wodoodporną odzież.

Ręczna kamera termowizyjna

Zaawansowana technologia termowizyjna w ręcznych kamerach Raymarine. Dzięki nim nocny rejs może być bezpieczniejszy i ciekawszy. Urządzenia te są wytrzymałe, wodoodporne, lekkie (340 gramów) i łatwe w użyciu. Pozwalają dostrzec poszukiwane obiekty z odległości kilkuset metrów w całkowitej ciemności. Wykorzystują tę samą technologię, która stosowana jest w stacjonarnych kamerach termowizyjnych. Uzyskują obraz ze źródeł ciepła (wszystkie przedmioty, nawet lód, mają swój obraz termalny). Kamera może być wykorzystywana również do poszukiwań rozbitków lub osób, które wypadły za burtę.

Urządzenie posiada trzy przyciski sterujące oraz wewnętrzną baterię litowo-jonową, którą ładujemy poprzez kabel USB. Dostępne są trzy rodzaje obrazów: ciepły biały, ciepły czarny i ciepły czerwony. Kamera TH24 posiada zasięg do 895 metrów dla dużych obiektów (statki) oraz do około 320 metrów dla małych obiektów (człowiek w wodzie). Model TH32 posiada cyfrowy zoom i większy zasięg - do 1230 metrów dla dużych obiektów oraz do 450 metrów dla mniejszych. Ceny: TH24 - 7359 zł brutto, TH32 - 11259 zł brutto. Źródło: www.eljacht.pl.

Radio na jacht

Radia morskie firmy Fusion cieszyły się dużym zainteresowaniem odwiedzających podczas poznańskich targów Boatshow. Urządzenia wyposażone są w odtwarzacz CD, DVD, mogą współpracować z iPodem lub iPhonem. Są wodoodporne i proste w obsłudze. Do wyboru mamy aż cztery modele (RA-200, CD-600, AV-600, IP-600). Radio RA-200 pozwala na odbieranie stacji AM/FM, a także nasłuchiwanie morskich kanałów VHF. Osobisty iPhon możemy podłączyć za pomocą stacji dokującej (MS-DKIP) lub poprzez kabel. Radio uzyskuje moc 200 wat dzięki czterem kanałom. Dwie oddzielne strefy można rozbudować, instalując dodatkowe wzmacniacze (AM702). Model CD-600 ma wbudowany odtwarzacz płyt CD. Model AV-600 odtwarza płyty DVD. Natomiast IP-600 posiada wbudowany dock/slot do iPoda lub iPhona. Każde radio Fusion można podłączyć do zewnętrznego, wodoodpornego panelu sterującego. Źródło: www.eljacht.pl.

Bezbarwny poliuretan

Bezbarwny poliuretan (wysoki połysk) jest szczególnie polecany do lakierowania powierzchni drewnianych. Może być stosowany jako podkład i powłoka nawierzchniowa. Podkreśla naturalne piękno drewna i zabezpiecza je przed zadrapaniami oraz działaniem słonej wody, promieniowania UV i deszczu. Lakier nie zmienia koloru podłoża, dobrze nasącza drewno i łatwo się szlifuje po utwardzeniu. Można go aplikować pistoletem, wałkiem lub pędzlem (dobierając odpowiedni rozcieńczalnik). Cena: 109 zł. Źródło: www.sea-line.eu.

Lornetka z kompasem

Nowa lornetka Nexus Eterna Navigator z wbudowanym kompasem. Jest wytrzymała i oczywiście wodoodporna. Pryzmat oraz jasne antyrefleksyjne soczewki sprawiają, że dobrze spisuje się na morzu. Jeśli wpadnie ci do wody, to się nie martw, bo ta lornetka pływa. Poza tym posiada podświetlany kompas, powłokę przeciwodblaskową, powiększony okular dla osób noszących okulary, szeroki pasek na szyję z kieszenią i szczoteczką do czyszczenia obiektywu. Źródło: www.majer.com.pl.

Żywność liofilizowana

Idealna na długie morskie wyprawy. Wystarczy otworzyć torebkę z porcją obiadową, dolać ciepłej wody i po chwili otrzymujemy posiłek zawierający wszystkie niezbędne składniki do prawidłowego funkcjonowania organizmu. Żywność liofilizowana jest odporna na temperaturę i wilgoć. Zajmuje niewiele miejsca i jest bardzo lekka. Poza tym, po spożyciu pozostaje mało odpadków, które się nie psują i nie mają zapachu. Znane firmy potrafią dziś spreparować w ten sposób prawie każdy produkt. Obiady są estetycznie opakowane i coraz smaczniejsze. W menu znajdziemy między innymi krem z pieczarek, zupę z zielonego groszku, pomidorową z ziołami, fasolkę po bretońsku, bigos, kaszę lub ziemniaki z gulaszem wieprzowym, penne bolognese, schab w sosie, a także potrawy chińską i meksykańską. Jest ponadto sporo przekąsek i owoców. Na przykład plastry banana lub jabłek, owoce leśne, egzotyczne i truskawki. Źródło: www.lyofood.pl.

Książka o Narodowym Centrum Żeglarstwa

Ukazała się monografia Krzysztofa Zawalskiego opisująca historię budowy i pierwsze lata działalności Narodowego Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich. Na bogato ilustrowanych łamach przedstawiono sposób finansowania ośrodka, zarządzania oraz perspektywy jego rozwoju. Dokładny opis idei i kierunków działalności centrum zainteresuje nie tylko zawodników i turystów odwiedzających przez cały rok teren NCŻ, ale także wszystkich, którzy w swojej najbliższej okolicy realizują lub planują realizować tak śmiałe przedsięwzięcia. Źródło: www.ncz.awf.gda.pl.

Kalosze nie tylko na pokład

Kalosze wykonane z nylonu i skóry molina posiadają jasną antypoślizgową podeszwę z drenażem. Membrana AWN-Tex gwarantuje wysokiej jakości wodoodporność i oddychalność. Cena 599 zł. Źródło: www.bakista.pl.

Pendrive w eleganckim długopisie

Producent urządzeń i akcesoriów komputerowych Prestigio zaprezentował Pen Flash Drive, pamięć USB ukrytą w stylowym długopisie. Flash Disk posiada pojemność od 4 do 8 GB. Prędkość zapisu danych wynosi do 9,5 MB na sekundę, a szybkość odczytu do 21 MB/s. Pendrive ukryty jest w eleganckim długopisie z ręcznie plecionym wykończeniem. Źródło: www.prestigio.pl.

Mariner Yachts

Śląska firma oferuje łodzie, które sprawdzą się prawie na wszystkich akwenach

Mariner Yachts jest młodą stocznią. Działa od 2007 r. Ale jej szefowie, Michał Seweryn i Bogdan Jankowski, związani są z branżą żeglarską znacznie dłużej.

Mariner 24 może pomieścić od czterech do ośmiu osób.

Wywodzą się z Yacht Clubu Opty (Chełm Śląski). Początkowo zajmowali się zabudową skorup innych producentów. Wodowali między innymi jachty typu Tango, Twister i TES. Od 2004 r. mają w Rynie własną firmę czarterową (www.yachtsport.pl) posiadającą 20 łodzi. Dziś co trzecia jednostka z tej floty pochodzi od Mariner Yachts, ale w ofercie są także sasanki, tanga, pegaz, twister i phobos.

Michał Seweryn, prezes zarządu stoczni, biznesowe doświadczenie zdobywał w świecie finansów, był doradcą inwestycyjnym i szefem biura maklerskiego. Czyli jest człowiekiem spod znaku czerwonych szelek. Być może to między innymi dlatego Mariner Yachts na krajowym rynku często sprzedaje łodzie finansowane z kredytów. – Nasza oferta finansowania zakupu łodzi poprzez bank BPH jest jedną z najkorzystniejszych na rynku – przekonuje Michał Seweryn.

Dotychczas firma najwięcej wyprodukowała łodzi typu Mariner 24 (50). Ta konstrukcja zadebiutowała w 2010 r. W tej chwili poddawana jest modernizacji – z początkiem sezonu będzie miała nowy wystrój wnętrza.

Mariner 24 to zgrabna śródlądowa jednostka z obrotowym mieczem i balastem w dnie, przeznaczona do czarterów na śródlądziu. Może pomieścić od czterech do ośmiu osób. Do morskich wersji producent dodaje płetwę kilową. Miłośnicy śródlądowych regat łodzi kabinowych mogą zamówić kadłub z ciężkim mieczem szybrowym i powiększonym ożaglowaniem. Rozmiary zewnętrzne (2,5 metra) umożliwiają transport jachtu za własnym samochodem.

Pod pokładem znajdziemy miejsce na osobną kabinę WC oraz kambuz z kuchenką, zlewem i lodówką. Duże okna, spory otwór zejściówki i luk dziobowy sprawiają, że kabina jest dobrze wentylowana i mocno doświetlona (dziobowa część wnętrza jest otwarta na mesę i tworzy z nią jedną przestrzeń). Kokpit jest otwarty od rufy, posiada trzy spore bakisty oraz stosunkowo wysokie oparcia zapewniające poczucie bezpieczeństwa. Mariner 24 w wersji podstawowej kosztuje 66 tys. zł netto.

Ubiegłoroczną nowością firmy był jacht Mariner 20, sześciometrowa łódka z dużym kokpitem, nieco krótszą kabiną, o bardziej sportowych kształtach, przeznaczona do weekendowej i dziennej żeglugi. Pod pokładem są cztery koje oraz ciekawie rozplanowane na dwóch burtach małe blaty kambuzowe – jeden dla zlewu, drugi dla kuchenki. Stół zamontowano tradycyjnie na skrzyni mieczowej. Mariner 20 sprawdzi się nie tylko w trakcie rodzinnych rejsów, ale także podczas szkoleń. Tym jachtem można też ścigać się w regatach (klasy T1 lub T2). W tym roku w Pucharze Polski Jachtów Kabinowych (PPJK) mają wystartować aż cztery załogi. Modele przygotowane do regat posiadają szybrowe miecze i większe żagle. „Dwudziestki" uzbrojone w podnoszony kil z bulbem staną się małymi jachtami na morze pozwalającymi zakosztować żeglugi zatokowej i przybrzeżnej. Podstawowa wersja kosztuje 39 tys. zł netto.

Na tegorocznych targach Wiatr i Woda najprawdopodobniej premierę będzie miała najnowsza konstrukcja firmy – łódź Mariner 31 (budowa pierwszej jest na ukończeniu). Ta łódź będzie dużą, reprezentacyjną i wygodną jednostką śródlądową (jedną z największych na Mazurach) lub typową morską łódką turystyczną. W wersji na jeziora producent zamontuje miecz obrotowy i balast w dnie (istnieje możliwość montażu koła sterowego i stacjonarnego silnika). Wersja morska zamiast obrotowego miecza będzie miała stałą płetwę kilową. Mariner 31 ma obszerne wnętrze. Jego kabiny (rufowe, dziobowa oraz mesa) pomieszczą nawet dziesięcioosobową załogę. Spora liczba okien zapewni dobre oświetlenie i wentylację przestrzeni mieszkalnej. W podstawowej wersji jacht będzie kosztował około 150 tys. zł netto.

Śląska stocznia ma przedstawicieli handlowych w Niemczech, we Włoszech, w Czechach oraz na Węgrzech i Białorusi. Jachty Mariner można czarterować nie tylko na Mazurach, ale także na węgierskim Balatonie. Produkcję zlokalizowano w hali sąsiadującej z klubem YC Opty w Chełmie Śląskim, powstaje tam około 40 jednostek rocznie. Autorem wszystkich trzech konstrukcji firmy Mariner Yachts jest Wojciech Spisak.

MARINER YACHTS	
Rok założenia	2007
Powierzchnia hali	800 m kw.
Zatrudnienie	15 osób
Roczna produkcja	40 jachtów
Właściciele	Michał Seweryn i Bogdan Jankowski
Projektant	Wojciech Spisak
Kontakt	www.mariner.pl

Fot. Mariner Yachts

dystrybucja magazynu wiatr

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
JK HOM, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 30 70 500
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Bracia Ludwińscy, Szczecin, Wiosenna 99, tel. (91) 46 44 855
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
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16
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
Harcerski Ośrodek Morski, 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 Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
Biuro handlowe Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
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
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
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
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobięcino 8, tel. (59) 858 31 36

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Przystań Skłodowo, Harsz-Skłodowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
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
Sklep Magic Yacht, Ruciane Nida, Dworcowa 9
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 Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
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
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
KS Pocztowiec, Poznań, Nad Jeziorem 105
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
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Ośrodek Exploris, Poznań, Nad Jeziorem 105, tel. (61) 848 29 01
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szałe, Kaliska 82
Sklep Hi-Wind, Poznań, Korwetowa 6A, tel. (61) 8 960 305
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Sklep Funsport, Poznań, Górecka 30, tel. (61) 661 04 44
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
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
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
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
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31A, tel. (22) 774 66 66
Sklep Slam, Centrum Blue City, Warszawa, tel. (22) 311 71 61
Urząd Dzielnicy Białołęka, Warszawa, Modlińska 197, tel. (22) 676 66 03
Białołęcki Ośrodek Sportu, Warszawa, Światowida 56, tel. (22) 676 50 72
Multicentrum Biblioteki Publicznej Białołęka, Warszawa, Porajów 14, tel. (22) 614 60 70
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Koszykowa 54, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21 *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, ul. Ludwiki 4, 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
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

KUJAWSKO–POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, 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
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Dziewulskiego 12, tel. 501 505 412

PODLASKIE

MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
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
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OZŻ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a

ŁÓDZKIE

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

ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

LUBELSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE

Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
DOZŻ, Wrocław, Plac Św. Macieja 5, tel. (71) 343 56 65
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OZŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
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
KŻ Fala Brzeg, tel. 604 109 715
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, 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.
ISSN 2084-1299
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.

PROJ. GRAFICZNY, SKŁAD: Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: OLEJNIK MEDIA,
ul. Starowiejska 1g/11, 61–664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

REDAKCJA:
Krzysztof Olejnik – redaktor naczelny
tel. 609 190 160
redakcja@magazynwiatr.pl

REKLAMA/MARKETING:
Agnieszka Olszak – dyrektor marketingu
tel 668 802 122
reklama@magazynwiatr.pl

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.

„Dar Szczecina” w Norwegii

Wojtek Maleika zaprasza na północ

„Dar Szczecina” w drodze na północ. *Fot. Wojtek Maleika*

To dla nas idealne miejsce na żeglarskie podróże – niezbyt daleko od kraju, wiele przystani, nieograniczone trasy do pokonania i mnóstwo uroczych miejsc do odwiedzenia. Linia brzegowa Norwegii (uwzględniając fiordy i przybrzeżne wyspy) przekracza 25 tys. km, czyli jest dłuższa niż południki geograficzne Ziemi.

Fiordy to zatoki wcinające się głęboko w ląd z charakterystycznymi stromymi brzegami. Powstały poprzez zalanie żłobów i dolin polodowcowych. Najdłuższy jest na Grenlandii (350 km). Drugi co do wielkości to Sognefjord, a trzeci – Hardangerfjord (oba znajdują się w Norwegii). To właśnie z fiordów, dzikiej przyrody, stromych wzgórz i cudownych widoków słynie ten północny kraj.

Postanowiliśmy zobaczyć to wszystko na własne oczy. Na jachcie „Dar Szczecina”, tuż po zakończeniu regat The Tall Ships Races 2011, wybieramy się na 19-dniowy rejs po fiordach, w głąb Norwegii, aby przekonać się, czy to rzeczywiście jeden z najpiękniejszych zakątków Europy. Na początku chcemy dotrzeć jak najdalej na północ, a wracając, penetrować norweskie wody. Wprawdzie stajemy jeszcze na chwilę w Marstrand w Szwecji, by pozwolić wydmuchać się zachodniemu wiatrowi, ale już następnego dnia gonimy po 8, 9 węzłów ku Sognefjord, do którego wejście znajduje się 40 mil na północ od Bergen. Dopływamy tam po dwóch dobach żeglugi. Cumujemy w maleńkim zacisznym porcie Leirvik. Przez kolejnych kilka dni eksplorujemy ten najdłuższy fiord, odwiedzając Fresvik (z ładnym wzgórzem widokowym), Flaam (z historyczną kolejką kursującą zboczami okolicznych gór), Gudvangen (znajdujące się na końcu Naeroyfjord, ponoć najpiękniejszego fiordu Norwegii). Potem powoli płyniemy na południe, zatrzymując się w Bergen, Stavanger i kilku mniejszych miejscowościach.

Pogoda bywa kapryśna

Większość Norwegii leży w strefie klimatu umiarkowanego morskiego, a północna część (ta za kołem polarnym) umiarkowanego chłodnego morskiego. Co to właściwie oznacza? W uproszczeniu tyle, że mieszkających nad morzem nie nękają surowe zimy, ale muszą się oni pogodzić z niezbyt ciepłym i, niestety, często deszczowym latem. Ciepły Golfsztrom na szczęście powoduje, że letnie temperatury na zachodnim brzegu Norwegii są całkiem przyjemne jak na te szerokości geograficzne, mogą sięgać nawet 30 stopni Celsjusza. Musimy jednak być przygotowani na częste opady. W konkursie na najbardziej deszczowe miejsce zdecydowanie wygrywa Bergen. To położone na siedmiu wzgórzach miasto (prawie jak Rzym) wyłapuje i przytrzymuje wszystkie chmury, które długo wiszą nad jego uliczkami. Średnie opady roczne wynoszą 2250 mm (dla porównania w Warszawie jest to 600 mm). Na szczęście, większość z nich jest krótkotrwała i przeplatana słońcem.

A co z wiatrami? Na pełnym morzu może przywiać. Morze Północne bywa okrutne, nawet w pełni lata zdarzają się wiatry od 8 do 10 stopni Beauforta i two-

Pogoda jak na Śródziemnym, nastrój jak w karnawale. *Fot. Wojtek Maleika*

rzą się duże fale. Z takimi warunkami nie należy walczyć. Lepiej zawinąć do fiordu, a jeszcze lepiej do portu. W fiordach z kolei zawsze wieje w twarz. No, czasem w plecy, jednak zawsze wzdłuż fiordu, nawet jeśli ten skręca o 150 stopni. Wiatry też potrafią być porywiste, nie tworzy jednak się zbyt duża fala. Możemy liczyć na szybką i przyjemną żeglugę, najlepiej na zredukowanych żaglach. Przy przeciwnych wiatrach lub bezwietrznej pogodzie (zjawisko dość częste) pozostaje włączyć silnik.

Płynąc w kierunku Norwegii, warto korzystać z prognozy Deutschlandradio (177 kHz), potem BBC4 (198 kHz), a w fiordach z wielu serwisów internetowych, np. www.passageweather.com lub www.weatheronline.pl (internet bezprzewodowy dostępny jest w większości portów). Interesujące nas akweny to North Utsira, South Utsira, Fischer, Skagerrak i Kattegat. Warto dodać, że prognozy mają dużą sprawdzalność.

Płynęliśmy podczas wszelkich możliwych warunków pogodowych, no, może oprócz zamieci śnieżnej. Rejs odbywał się pod koniec sierpnia, udało nam się załapać na kilka słonecznych dni (nawet z opalaniem na pokładzie), kilka dni wietrznych (8 stopni Beauforta „w twarz" już w Skagerraku) oraz kilka z przelotnymi opadami. Osławione deszczowe Bergen ugościło nas pięknym słońcem i przyjemnym ciepłym wiatrem.

Przystanie i żegluga

Poza największymi miastami, jak Oslo, Kristiansand, Stavanger czy Bergen, nie powinniśmy oczekiwać dużych nowoczesnych marin. Szczególnie w fiordach. Miejsc, gdzie można przycupnąć, jest wiele, ale są to zazwyczaj niezbyt długie betonowe keje lub drewniane pomosty.

W „wysokim" sezonie (od końca czerwca do połowy sierpnia) do pomostów cumują najczęściej lokalne niewielkie statki wycieczkowe i promy. W tym okresie zdecydowanie trudniej znaleźć miejsce, szczególnie za dnia, kiedy lokalne łodzie wyruszają w krótkie rejsy po fiordach. Późnym wieczorem można jednak liczyć na uprzejmość i dokleić się do stateczku lub innego jachtu. Kiedy cumujemy do takich pomostów (szczególnie w ciągu dnia), warto, by zawsze ktoś był na pokładzie, bo nigdy nie wiadomo, kiedy zostaniemy poproszeni o zwolnienie kei dla przypływającego promu. Uważajmy też na głębokości. Choć fiordy są z reguły bardzo głębokie, przy brzegu, wzdłuż niewielkich kei, często mają dwa metry lub mniej. Na szczęście, bardzo czysta woda ułatwia obserwację podczas manewrów.

W nieco większych miejscowościach, jak Bergen, Stavanger czy Tau, są mariny lub keje dla żeglarzy. Ciekawostką jest, że nie ma w nich bosmana czy innych pracowników, przystanie są bezobsługowe. W parkomacie płacimy za postój, wodę i prąd. W innym automacie kupujemy żetony lub kartę magnetyczną, aby skorzystać z prysznica czy pralki. Czy jest drogo? Za małą łódkę trzeba zapłacić 150 zł. Za większy jacht – 250 zł i więcej. Zupełnie inaczej jest w malut-

kich miejscowościach z małymi kejami, tam opłata często wynosi 50 zł.

Mimo wielu żeglarskich atrakcji, które zapewnia Norwegia, nie pływa tam zbyt wiele jachtów. Nas najbardziej zaskoczyło to, że niewielu Norwegów żegluje po fiordach, choćby nawet weekendowo. Jeśli mijamy jakiś jacht, to często jest pod polską banderą. Przez cały nasz rejs minęliśmy się na wodzie zaledwie z kilkoma jachtami.

Jeśli chodzi o pomoce nawigacyjne, powinniśmy się zaopatrzyć w dobre mapy. Te najlepsze to norweskie zestawy dla żeglarzy. Niestety, są dość drogie (od 150 do 300 zł) i obejmują niewielki fragment wybrzeża. Na nasz rejs potrzebowaliśmy aż osiem zestawów. Mapy elektroniczne używane powszechnie na naszym rynku są dość dokładne, jeśli chodzi o linię brzegową czy głębokości, nie zawierają jednak wielu informacji o małych marinach, przystaniach i pomostach. Z takimi mapami trudno planować miejsca postojów, ale w tym wypadku pomocne są locje. W szczególności polecam Norwegia Cruising Guide 2010 (po angielsku).

wiedzić muzeum oleju w Stavanger i przejechać się kolejką turystyczną we Flam, a przede wszystkim spacerować wzdłuż fiordów lub wspinać się na okoliczne góry. Z pewnością każdy postój w porcie łatwo można zamienić w ciekawą wycieczkę.

Rodacy są wszędzie

Dopływamy do pierwszej miejscowości w Norwegii. Na kei wita nas 5-osobowa grupa rodaków. To pracownicy pobliskiej niewielkiej stoczni. Zapraszają, a właściwsze ciągną nas na swoją imprezę. Twierdzą, ze jesteśmy pierwszą polską załogą od lat, która dobiła w to miejsce. Chyba się zdziwili, gdy w nocy do naszej burty przycumował „Dar Świecia".

Kolejny postój to Fresvik. Podchodzimy do niego o północy, oświetlając latarką krótkie nabrzeże. Na ławce siedzą dwie dziewczyny. Nawet żartujemy, że pewnie Polki. Oczywiście, mieliśmy rację. Przyjechały zbierać maliny. W tym porcie nie spotykamy już innych ludzi.

Rodaków spotykamy prawie na każdym kroku. Przyjeżdżają tu do pracy. Choć życie w Norwegii jest bardzo

Praca na dziobie. Z taką załogą można płynąć za horyzont...

Tego lata wybierz się na wakacje do Norwegii i odkryj moc natury. Poczuj przypływ energii wędrując po lodowcu i płynąc kajakiem po spokojnych wodach fiordu. Wyrusz na daleką północ, do krainy białych nocy, gdzie latem słońce nie zachodzi za horyzont.
Wejdź na *visitnorway.pl* i zaplanuj swoją podróż marzeń.

NORWAY
POWERED BY NATURE
www.visitnorway.pl

reklama

Pływy w Norwegii nie są zbyt wysokie, w zależności od miejsca średnio wynoszą od 0,5 m do metra. Nie są takie duże, aby się nimi mocno martwić w trakcie żeglugi, ale wystarczające, żeby zwrócić na nie uwagę w trakcie postojów. Powodują także niewielkie prądy wewnątrz fiordów.

Atrakcje i krajobrazy

Norwegia to przede wszystkim przyroda, krajobrazy i zapierające dech w piersiach widoki. Jest to też miejsce dla żeglarzy, których pasją są góry. Niemal z każdego miejsca można się wybrać na pieszą wycieczkę na jedno z pobliskich wzgórz (niektóre mają ponad 1000 metrów wysokości).

W trakcie rejsu zaliczamy kilka obowiązkowych atrakcji. Najsłynniejsza z nich to Preikestolen, czyli punkt widokowy z wysuniętym blokiem skalnym wiszącym 604 metry nad Lysefjordem. To – moim zdaniem – jeden z najpiękniejszych widoków na świecie.

Warto także spojrzeć na Bergen z pobliskiego wzgórza Fløyen, od-

drogie, koszty utrzymania rekompensują norweskie zarobki. Spotykamy też Polaków turystów, ale jest ich zdecydowanie mniej. Być może dlatego, że Norwegia jest dla nas dość droga. Wystarczy wspomnieć, że Oslo to jedno z najdroższych miast na świecie. Chleb w markecie kosztuje przynajmniej 10 zł, czekolada – 15 zł, a na pizzę trzeba wydać od 50 do 70 zł. Ceny alkoholu są tak wysokie, że jedna z załóg robiła sobie zdjęcia w sklepie przy tabliczkach z cenami – wódka 0,7 l kosztuje od 150 do 200 zł. Warzywa i inne artykuły spożywcze są przynajmniej dwukrotnie droższe niż w Polsce. Dlatego przed wyprawą warto zrobić większe zakupy w kraju.

Podsumowując, w Norwegii jest dość drogo, ale cudownie. Myślę, że każdy żeglarz powinien przynajmniej raz wybrać się w te regiony. Zaryzykuję stwierdzenie, że wielu z was zakocha się w fiordach i górach tego kraju. Tym bardziej że co roku można popłynąć w inny region, gwarantujący nowe atrakcje i przeżycia. Ja na norweskie fiordy na pewno powrócę.

Wojtek Maleika

Łagodna pogoda pozwala nawet na sesje zdjęciowe

Fot. Wojtek Maleika

w 45 dni dookoła świata

Gdzie jest granica możliwości ludzi i jachtów?

W Breście zakończył się niezwykły rejs trimaranu „Banque Populaire V", na którym 14-osobowa załoga opłynęła świat w rekordowym czasie i zdobyła Trofeum Juliusza Verne'a. Nowy rekord wynosi 45 dni, 13 godzin, 42 minuty i 53 sekundy.

Okazuje się, że można opłynąć świat przez półtora miesiąca, pokonując po-

We are the champions – *załoga jachtu „Banque Populaire V" na linii mety.* *Fot. B. Stichelbaut / BPCE*

nad 630 mil dziennie. To prawie 1200 km! Wyobraźmy to sobie. To jakby w trakcie doby czterokrotnie pokonać trasę ze Świnoujścia na Bornholm i z powrotem, płynąc ze średnią prędkością 26,5 węzła. Na zwykłym jachcie, nawet bardzo szybkim, to po prostu niemożliwe.

Te liczby szokują i obrazują postęp technologiczny w żeglarstwie. Loïck Peyron, skipper jachtu, powiedział na mecie, że można było popłynąć jeszcze szybciej, ale oczywiście cieszy się z uzyskanego czasu.

Rejs miał kilka odsłon, a emocji nie brakowało do samej mety. Kiedy po pięciu dniach żeglugi z Francji jacht przecinał równik, niewielu kibiców wierzyło, że „Banque Populaire" ustanowi niezwykły rekord. Trimaran gnał jednak dalej wspomagany wiedzą Holendra Marcela van Triesta, doskonałego fachowca od routingu, który wyszukiwał najlepszą trasę. Przewaga „Banque Populaire" nad trimaranem „Groupama 3", który ustanowił rekord dwa lata wcześniej (48 dni, 7 godzin, 44 minuty), rosła z każdym dniem. Szukając najkorzystniejszych warunków pogodowych, podejmowano dość duże ryzyko. Stąd też decyzja, by szukać wiatru u wybrzeży Afryki, „zejście" na wchód po minięciu Wysp Zielonego Przylądka czy żeglowanie daleko na zachód na południowym Atlantyku, gdzie jacht zbliżył się do brzegów Brazylii na odległość 260 mil. Peyron doskonale wiedział, że może sobie pozwolić na pewne ryzyko, ponieważ jego jacht nadrabiał prędkością. Bez trudu pokonywał dziennie od 650 do 700 mil.

Do Przylądka Dobrej Nadziei trimaran dotarł pod koniec jedenastego dnia. Był wówczas na szerokości geograficznej równoleżnika 45 stopni, by później, szukając wiatru i skracając dystans do Australii, zjechać jeszcze niżej, aż w „pięćdziesiątki". Na pokonanie Oceanu Indyjskiego załoga potrzebowała zaledwie 6 dni, bijąc kolejny rekord. Mile mijały w zawrotnym tempie. Jacht regularnie płynął z prędkością powyżej 30 węzłów, ale żegluga była bezpieczna. Trawers Nowej Zelandii załoga mijała po trzech tygodniach od startu. Kiedy „Banque Populaire" wpływał na Pacyfik, wydawało się, że rekord „Groupamy" zostanie pobity nawet o tydzień.

Ale Ocean Spokojny, niestety, okazał się kapryśny. Tam, gdzie zazwyczaj jest najtrudniej, ponieważ jeden niż goni drugi, a wiatry i fale osiągają rekordowe prędkości, tym razem żeglarze napotkali słaby i zmienny wiatr. Na wschodnim Pacyfiku szukali niżu nawet na szerokości geograficznej równoleżnika 62 stopni. Tam jednak wiatru w tym sezonie nie było, pojawiły się zaś góry lodowe, które dla jachtów takich jak „Banque Populaire", szybkich i delikatnych, stanowią największe zagrożenie. Do końca zmagań na Pacyfiku żeglarze nie trafili na sprzyjające warunki. „Wyciskali" z jachtu, ile się dało, na Hornie zameldowali się tuż przed świętami, co oznaczało, że na pokonanie Oceanu Spokojnego potrzebowali aż 11 dni. Przewaga nad „Groupamą 3" topniała w oczach, w pewnym momencie wynosiła nieco ponad 700 mil. – To był najtrudniejszy moment. Nie mogliśmy nic zrobić, a zarazem patrzyliśmy, jak nasza z trudem wypracowana przewaga maleje z godziny na godzinę – powiedział Loïck Peyron.

Optymizmem powiało dopiero na Atlantyku, bo załoga trafiła na bardzo sprzyjające warunki. Dotychczas żadna z 22 ekip walczących o Jules Verne Trophy nie miała tak korzystnego układu barycznego w tym rejonie. Od Falklandów do równika Francuzi żeglowali zaledwie 6 dni, płynąc niemal idealnie na północ (zazwyczaj ten odcinek przynosi duże straty, bo wiatry bywają kapryśne, a ich kierunki zmienne).

Kiedy już wydawało się, że załoga ma sukces w kieszeni, wiatry pasato-

40-metrowy trimaran „Banque Populaire V". Oceaniczna Formuła 1. *Fot. B. Stichelbaut / BPCE*

we osłabły, a układ meteo zdominował ogromny wyż. Był wyjątkowo głęboki i do tego mało dynamiczny, co zwiastowało flautę i niebezpieczeństwo pogrzebania szans na rekord. Przewaga nad „Groupamą 3" wynosiła wówczas około 2,5 tys. mil, czyli zaledwie 4 dni żeglugi. Wyboru nie było, trzeba było nadkładać drogi i obejść niekorzystny układ baryczny. Peyron zdecydował się na pokerową zagrywkę – uciekł na zachód, by nadkładając dystansu, nie dać się złapać w pułapkę bezwietrznej pogody. Pożeglowali na północny zachód, znajdując się ponad 1100 mil od drogi, którą dwa lata wcześniej płynęli żeglarze „Groupamy 3". Dopłynęli na wysokość Nowej Funlandii, oddalając się od brzegów Afryki na ponad 2200 mil. Kiedy wreszcie mogli skręcić na Brest, okazało się, że wyż nie odpuszcza, co wymagało kolejnego zwrotu i płynięcia na północ. Tak bardzo zapędzili się w żegludze na północ, że wysokość mety przekroczyli aż o 250 mil. Końcówka była bardzo nerwowa, bo czas uciekał, jacht pędził w kierunku Brestu, a na mecie oczekiwali kibice żądni wielkiego widowiska. Wreszcie w wieczór Trzech Króli jacht minął metę, bijąc rekord rywali o 2 dni, 18 godzin, minutę i 59 sekund.

To niby niewiele. Szczególnie biorąc pod uwagę potencjał jachtu i jego znakomitą żeglugę w pierwszej fazie rejsu. Niestety, na pogodę nie ma sposobu. Kiedy jacht mijał linię mety, log pokazał przebieg: 29002 mile. To największy przebieg w 19-letniej historii rywalizacji o Trofeum Juliusza Verne'a. Francuzi mogli pobić rekord tylko dzięki szybkości jachtu. I jeśli za jakiś czas wystartują ponownie, znów będą mieć szanse na poprawienie wyniku. Gdzie jest granica możliwości ludzi i jachtów?

Marek Słodownik

Trofeum Juliusza Verne'a

Rywalizację polegającą na jak najszybszym okrążeniu świata pod żaglami zaproponował w 1985 r. Francuz Yves Le Cornec. W tamtym czasie nawiązanie do postaci Phileasa Fogga było całkiem zasadne, ponieważ ówczesny rozwój żeglarstwa dawał nadzieję na przełamanie bariery 80 dni w żegludze wokółziemskiej. Oryginał nagrody stanowi część zbiorów paryskiego Muzeum Morskiego. Nazwiska skipperów, którzy zdobyli trofeum, są wygrawerowane na ozdobnej podstawie, a każdy kolejny rekordzista otrzymuje replikę nagrody.

Do tej pory podjęto 23 próby ustanowienia rekordu, z czego zaledwie osiem zakończyło się powodzeniem. W rywalizacji dominują żeglarze z Francji, którzy siedem razy pobijali rekord i zaliczyli aż 13 nieudanych prób. Przez 19 lat rekord poprawiono o 34 dni.

Historia rywalizacji

1993. Bruno Peyron, jacht „Commodore Explorer" (79 dni, 6 godzin, 15 minut i 56 sekund). Pierwsza próba. Podjęta w czasach, kiedy nie było wiadomo, czy taki rejs w ogóle zakończy się powodzeniem. Kiedy 5-osobowa załoga dotarła na metę, Bruno powiedział: „Nazywam się Bruno Peyron i cieszę się, że żyję".

1994. Peter Blake i Robin Knox-Johnston, jacht „Enza New Zealand" (74 dni, 22 godziny, 17 minut i 22 sekundy). Rekord ustanowiony w drugiej próbie.

1997. Olivier de Kersauson, jacht „Sport Elec" (71 dni, 14 godzin, 22 minuty i 8 sekund). Olivier zdobył trofeum w trzeciej próbie.

2002. Bruno Peyron, jacht „Orange" (64 dni, 8 godzin, 37 minut i 24 sekundy). Rekord ustanowiony w drugiej próbie. W pierwszej, trwającej zaledwie 35 minut, jacht stracił top masztu i musiał zawrócić.

2004. Olivier de Kersauson, jacht „Geronimo" (63 dni, 13 godzin, 59 minut i 46 sekund). Rejs na największym wówczas trimaranie.

2005. Bruno Peyron, jacht „Orange II" (50 dni, 16 godzin, 20 minut i 4 sekundy). Katamaran „Orange II" spisywał się doskonale, bijąc po drodze także rekord żeglugi dobowej – 706 mil.

2010. Franck Cammas, jacht „Groupama 3" (48 dni, 7 godzin, 44 minuty i 52 sekundy). Na arenę wkraczają nowi żeglarze i zupełnie nowe jachty. Trimaran ma 101 stóp długości i bardzo wysoki maszt. Cammas sięga po trofeum w trzeciej próbie, w poprzedniej omal nie doszło do zatopienia jachtu po wywrotce.

2012. Loïck Peyron, jacht „Banque Populaire V" (45 dni, 13 godzin, 42 minuty i 53 sekundy). Rekord ustanowiony na trimaranie, największym jachcie spośród wszystkich dotychczas startujących po trofeum.

Trimaran „Banque Populaire V"	
Długość całkowita	40 m
Długość pływaków bocznych	37 m
Szerokość	23 m
Masa	23 ton
Zanurzenie	5,80 m
Wysokość	47 m
Grot	450 m kw
Genaker	610 m kw.
Fok solent	270 m kw.

Volvo Ocean Race

przez morze piratów

Hiszpania na czele wyścigu

Jacht „Groupama" w drodze do Zatoki Perskiej. *Fot. Yann Riou / Groupama Sailing Team*

Drugi etap regat (z metą w Abu Zabi) miał wyjątkowy przebieg. Organizatorzy, nie chcąc narażać załóg na kontakt z somalijskimi piratami grasującymi na wodach między wschodnią Afryką a Malediwami, utajnili części trasy, a później zapakowali jachty na statek i przetransportowali w pobliże Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Tam rozegrano drugą część drugiego etapu (osobno punktowaną). Czy nie za dużo logistyki na jeden wyścig?

Tegoroczne regaty Volvo Ocean Race pokazują nowe oblicze. Wysiłki organizatorów zmierzające do uatrakcyjnienia rywalizacji są godne podziwu, ale zamieszanie z doprowadzeniem jachtów do Zjednoczonych Emiratów Arabskich spowodowało, że wielu kibiców pogubiło się w zawiłościach regulaminowych. Zespół „Abu Dhabi" wystartował w regatach pod warunkiem, że meta będzie w ich mieście, a organizatorzy ugięli się, ponieważ akces do kosztownego wyścigu zgłosiło niewielu uczestników. Ale czy nie straciło na tym widowisko? Podobna jest historia zespołu „Sanya" płynącego na jachcie, z którym niemal co chwilę są kłopoty. Oblicze żeglarstwa zmienia się tak szybko, że jacht z poprzedniej edycji Volvo Ocean Race (zaledwie sprzed trzech lat) nie ma dziś żadnych szans ani na sukces, ani na dotrzymanie kroku rywalom.

Po starcie z Kapsztadu sześć jachtów płynęło bardzo blisko siebie. Wiał słaby wiatr, więc na żeglugę w normalnych warunkach trzeba było trochę poczekać. Kiedy wreszcie wszyscy znaleźli się na wodach Oceanu Indyjskiego, można było pomyśleć o taktyce. Jachty zgodnie kierowały się na północny wschód, by tam złapać silniejszy wiatr. Gdy jednak prognozy zapowiedziały nadejście niżu od północnego zachodu, załoga jachtu „Sanya" postanowiła „odjechać" na zachód. Traciła na tym sporo z każdą godziną, ale skipper Mike Sanderson dobrze wiedział, co robi. Ponieważ ma wolniejszą łódkę, musiał zaryzykować.

Z niżem uciekł na północ, w kierunku Madagaskaru. Ponieważ pierwszy dostał się w strefę silnego wiatru, szybko zyskiwał przewagę nad rywalami. Plan był doskonały, ale miał słaby punkt – nie przewidywał awarii. Kiedy węglowy takielunek zaczął się strzępić, podniesiono alarm w obawie przed utratą masztu. Dla chińskiego zespołu to był koniec etapu. Łódź obrała kurs na Madagaskar, by tam szukać pomocy. Niestety, naprawa na tej odległej wyspie nie była łatwa i przebiegała powoli.

Pozostali zmierzali do mety pierwszej części etapu. Długo na czele żeglowała „Groupama", ale końcówka należała do „Telefoniki", która wydarła zwycięstwo w ostatniej chwili. Po załadowaniu jachtów na pokład statku cała piątka została przetrans-

portowana na wody Zatoki Perskiej. Tutaj rozpoczął się 98-milowy sprint do Abu Zabi. Przez sześć godzin „Telefonika" i „Groupama" żeglowały w zasięgu wzroku. Czasem zaledwie kilkadziesiąt metrów od siebie. To był wyścig, w którym na szalę trzeba było rzucić wszystkie umiejętności. „Telefonika" prowadziła do ostatniej boi zwrotnej i wydawało się, że nikt nie wydrze jej zwycięstwa. I właśnie wtedy załoga popełniła błąd, który bezwzględnie wykorzystali Francuzi, wyprzedzając rywala i wygrywając zaledwie o 52 sekundy.

Postój w Abu Zabi to niekończąca się feta na cześć uczestników regat, odpoczynek w luksusowych hotelach, przegląd jachtów i wiele imprez towarzyszących, spośród których największe wrażenie wywołały regaty klasycznych arabskich łodzi z ożaglowaniem typu kleszcze kraba. W Emiratach rozegrano także dwa wyścigi portowe, które ku zaskoczeniu i ogromnej uciesze kibiców, wygrał jacht gospodarzy „Abu Dhabi". W klasyfikacji końcowej niewiele to zmieniło, ponieważ strata załogi Zjednoczonych Emiratów Arabskich była zbyt duża.

Start do trzeciego etapu, kolejnego sprintu po wodach Zatoki Perskiej, obserwowały tysiące kibiców. Dopingowali miejscowy zespół i nie zawiedli się, na 106-milowej trasie ponownie wygrał „Abu Dhabi", zostawiając za rufą „Pumę" i „Groupamę". Później łódki zostały ponownie załadowane na statek i przetransportowane do utajnionego portu na Oceanie indyjskim, aby wystartować do etapu z metą w chińskiej metropolii Sanya. Do piątki uczestników regat dowiezionych z Emiratów dołączył jacht „Sanya", który przecież nie mógł nie wrócić na trasę prowadzącą do macierzystego portu.

Tegoroczna edycja regat dostarcza wielu emocji, załogi są dobrze przygotowane, świetnie żeglują, a wynik wciąż nie jest pewny. Zaskoczeniem może być przodownictwo Hiszpanów z „Telefoniki" i nieco słabsza niż oczekiwano postawa Amerykanów żeglujących na „Pumie". Ale przed załogami jeszcze wiele mil na drodze do mety w Irlandii.

Marek Słodownik

Jacht „Telefonika" wciągany na pokład kontenerowca. *Fot. PAUL TODD / Volvo Ocean Race*

Znowu dźwig w roli głównej. Czy nie za dużo logistyki na jeden wyścig? Fot. Yann Riou / Groupama Sailing Team / Volvo Ocean Race

reklama

Polska

na mistrzostwach świata w Perth

Faworyci nie zawiedli

Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki wygrali aż cztery wyścigi, najwięcej spośród wszystkich załóg.

Dwa srebrne medale Zofii Noceti-Klepackiej i Piotra Myszki. Czwarte miejsca Przemysława Miarczyńskiego oraz załogi Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki. To łupy polskiej reprezentacji przywiezione z mistrzostw świata rozegranych w australijskim Perth.

Na desce klasy RS:X Zofia Noceti-Klepacka (Kredyt Bank Polish Sailing Team) ukończyła rundę kwalifikacyjną na 7. miejscu. W finałowej, przy silnym wietrze i dużej fali, wygrała dwa biegi, za każdym razem prowadząc od startu do mety. Przed decydującym wyścigiem medalowym, w którym startuje 10 najlepszych zawodniczek, było wiadomo, że Polka ma brązowy medal. Po ciężkim biegu finiszowała na drugiej pozycji, co oznaczało zdobycie srebra. Gdyby reprezentantka Izraela Lee Korzits (zwyciężczyni regat) finiszowała na szóstym miejscu, Zofia miałaby złoto. Liderka zawodów przypłynęła jednak na metę piąta i zepchnęła naszą zawodniczkę na drugie miejsce. – Jeszcze nigdy nie byłam tak zmęczona jak po tym wyścigu – powiedziała Noceti-Klepacka. W konkurencji RS:X mężczyzn Piotr Myszka (Kredyt Bank Polish Sailing Team) bronił w Parth tytułu mistrza świata, a Przemysław Miarczyński – wicemistrza. Po 10 wyścigach Piotr prowadził w klasyfikacji regat, a Przemek zajmował trzecią pozycję. Emocje były ogromnie, gdyż pomiędzy pierwszym a drugim zawodnikiem była różnica tylko punktu. Trzeci zaś miał przewagę zaledwie dwóch punktów nad czwartym. Niestety, wyścig medalowy nie ułożył się zbyt dobrze dla naszych chłopaków. „Myszek" zajął ósme miejsce, a „Pont" był siódmy. Oznaczało to srebro dla Piotra i czwarte miejsce dla Przemka.

Bardzo blisko podium byli Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki. Nasza załoga zajęła w regatach czwarte miejsce, ale chyba nikt nie żeglował w klasie Star tak przebojowo jak Polacy. Po mistrzostwach Mateusz napisał między innymi: „Wygraliśmy aż cztery wyścigi, najwięcej spośród wszystkich załóg. Żeglowaliśmy szybko, sprytnie i ambitnie. Niestety, mieliśmy też trzy wpadki. Sędziowie trzykrotnie ukarali nas za niedozwolone bujanie łódką na kursach z wiatrem. Ostatnią karę tego typu dostaliśmy trzy lata temu. I to jedną w całych regatach. A tu od razu trzy! Dziwne... Mimo to walczyliśmy do końca. O jak najlepsze miejsce, kwalifikację olimpijską i może nawet o medal. Nie lubię gdybać, ale tak do Waszej wiadomości, gdybyśmy ukończyli choć jeden z dwóch pechowych wyścigów na przyzwoitym miejscu, mielibyśmy złoto. Nie będę jednak żałował tych regat. Pokazaliśmy się ze świetnej strony. To było coś niesamowitego, kiedy po ostatnim wyścigu (który też wygraliśmy) podchodzili do nas nasi rywale oraz trenerzy i mówili, że żeglowaliśmy zdecydowanie najlepiej ze wszystkich. Nie zdobyliśmy medalu, ale może tak właśnie miało być? Może jest w tym jakiś sens? Wyciągniemy wnioski, wprowadzimy drobne zmiany, udoskonalimy styl żeglowania na kursach z wiatrem. Będziemy jeszcze mocniejsi".

Pozostałym naszym reprezentantom wiodło się gorzej. W klasie Laser Radial młoda sterniczka Kredyt Bank Polish Sailing Team Paulina Barwińska zajęła 74. miejsce (startowały 102 sterniczki). W tej konkurencji zabrakło najlepszej Polki – Katarzyny De-

MARINE POOL
SPIRIT OF THE OCEAN

Gdynia: clipper.gd.pl
sail-ho.pl
Kołobrzeg: globtourist.com
Płock: eskapader.eu
Poznań: szopeneria.pl
sztormiaki.pl
Szczecin: bakista.pl
Warszawa: centrumjachtingu.pl

MARINE POOL
SPIRIT OF THE OCEAN

reklama

Fot. Ocean Images / perth2011.com

berny. W klasie 470 mężczyzn Piotr Ogrodnik i Paweł Choroba ukończyli regaty na 60. pozycji (rywalizowało 80 załóg). Po regatach Polacy powiedzieli: „Głównym celem było wywalczenie kwalifikacji do igrzysk. Podczas tej imprezy miało na to szansę 20 państw. Zabrakło sporo. Została nam jeszcze jedna szansa na wywalczenie kwalifikacji. Przegraliśmy bitwę, ale wojna jeszcze trwa". Wśród pań Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar zajęły 31. pozycję (na 48 teamów).

We flocie 72 finnów Rafał Szukiel (Kredyt Bank Polish Sailing Team) wywalczył zaledwie 50. lokatę. W tej konkurencji doszło do niecodziennego wydarzenia. Słynny brytyjski żeglarz Ben Ainslie zdenerwował się na sternika motorówki fotoreporterskiej, który pływał zbyt blisko trasy. Wskoczył na pokład motorówki, potrząsnął kilka razy sternikiem, powiedział, co o nim myśli i... wskoczył do wody, by dogonić swego dryfującego finna. Ainslie został za to zachowanie wyrzucony z regat.

W klasie 49er Marcin Czajkowski i Jacek Piasecki zajęli niezłą 12. pozycję (na 67 jachtów). – Ta załoga doskonale wykorzystała okres przygotowań: 5-6 dni w tygodniu spędzała na wodzie, bez względu na zimno. Do tego

Zofia Noceti-Klepacka (pierwsza z prawej) już w styczniu rozpoczęła nowe treningi w Argentynie.

Kredyt Bank

Żeglujemy z zasadami
Kredyt Bank wspiera przyszłych olimpijczyków
LONDYN 2012

POLISH SAILING TEAM

reklama

zintensyfikowany trening motoryczny. Efekt? Kwalifikacja olimpijska i wysokie miejsce w mistrzostwach świata, co jeszcze kilka miesięcy temu wydawało się niemożliwe – ocenił start Polaków Tomasz Chamera, dyrektor sportowy w PZŻ.

W klasie Laser dobrze żeglował Karol Porożyński, który w silnej stawce 147 łódek zajął 25. pozycję. Kacper Ziemiński (Kredyt Bank Polish Sailing Team) ukończył zawody na 35. miejscu, Patryk Piasecki (Kredyt Bank Polish Sailing Team) był 48., a Marcin Rudawski 55. Ze zmiennym szczęściem żeglował kolejny zawodnik Kredyt Bank Polish Sailing Team Jonasz Stelmaszyk. Wicemistrz Europy zajął dopiero 65. pozycję. „Na pewno nie jest to powód do radości, ale myślę że pomimo odległego miejsca w regatach jestem kilka ładnych kroków dalej, niż w poprzednich sezonach" – napisał Jonasz.

W klasie RS:X pań poza Zofią Noceti-Klepacką startowały jeszcze cztery Polki. Maja Dziarnowska (Kredyt Bank Polish Sailing Team) zajęła 18. miejsce. Tuż za nią regaty ukończyła Agata Brygoła (Kredyt Bank Polish Sailing Team). Hanna Zembrzuska była 38., a Agnieszka Bilska 43. (startowało 68 pań). Wśród panów Michał Majewski (Kredyt Bank Polish Sailing Team) wywalczył 18. miejsce, a Maksymilian Wójcik był 32. (91 zawodników).

Piotr Myszka przegrał złoto w ostatnim wyścigu. Teraz przygotowuje się do rewanżu.

Fot. Ocean Images / perth2011.com (2)

Sydney – Hobart

Czy pilot śmigłowca pomagał zwycięzcom?

Wygrali wyścig i protest

Sprint do mety w asyście śmigłowca. *Fot. Rolex / Kurt Arrigo*

Australijski jacht „Investec Loyal" był najszybszą jednostką 67. edycji słynnego wyścigu Sydney – Hobart. Komisja regat odrzuciła anonimowy protest, w którym zarzucano załodze Anthony'ego Bella korzystanie z pomocy pilota śmigłowca z obsługi medialnej. Miał on ponoć informować zwycięzców o taktycznych decyzjach rywali z jachtu „Wild Oats XI".

„Investec Loyal" pokonał trasę o długości 628 mil w 2 dni, 6 godzin, 14 minut i 18 sekund. Faworyzowany jacht „Wild Oats XI", wielokrotny zwycięzca regat i rekordzista trasy (dzień, 18 godzin, 40 minut, 10 sekund), minął linię mety zaledwie 2 minuty i 10 sekund po zwycięzcy. – Wszelkie zarzuty zostały oddalone. Dobrze się stało, że ta sprawa została zbadana, bo nie chciałbym, by nasza wygrana była owiana jakimiś niedomówieniami – powiedział kapitan Anthony Bell.

Zwycięzcą w czasie przeliczeniowym i zdobywcą głównej nagrody został jacht „Loki" Stephena Ainswortha, który wpłynął na metę czwarty (czas: 2 dni, 14 dni, 20 minut, 38 sekund). Na 10. miejscu ukończył regaty 84-letni Syd Fisher, najstarszy skipper w stawce, dla którego był to już 43. start w Sydney – Hobart. Syd, sześciokrotny kapitan reprezentacji Australii w regatach Admiral's Cup, wyróżniony The Most Excellent Order of the British Empire (Orderem Imperium Brytyjskiego), dowodził jachtem o długości 16 metrów.

Na 37. miejscu sklasyfikowano łódź „Ella Bache" z bardzo młodą 9-osobową załogą. Średnia wieku wynosiła 19 lat. Kapitanem była Jessica Watson, do niedawna najmłodsza osoba na świecie, która samotnie opłynęła świat (swój okołoziemski rejs ukończyła trzy dni przed 17. urodzinami). Ostatni minął linię mety jacht „Maluka" zbudowany w 1932 r. Do najszybszej jednostki ta łódź straciła prawie trzy dni. W wyścigu wzięło udział 88 jachtów. Ukończyło go 76 załóg.

Sydney- Hobart 1998

W 1998 r. w regatach Sydney – Hobart wystartowało 115 łodzi. Ponad 70 jednostek wycofało się z wyścigu. Pięć jachtów utonęło, życie straciło na morzu sześciu żeglarzy. Zimne powietrze znad Antarktydy spotkało się wtedy z gorącym frontem, który przez Cieśninę Bassa wdzierał się na Morze Tasmana. Na morzu zapanowały piekielne warunki. Skipper jachtu „Business Post Naiad" zmarł na atak serca. Jego załogant utopił się w kokpicie przewróconego kadłuba. Trzech żeglarzy z „Winstona Churchilla" zmarło w tratwach ratunkowych. Szósta ofiara została zmyta przez fale z pokładu „Sword of Orion". Ta łódź była jednym z faworytów wyścigu. Ofiar mogło być znacznie więcej, ale doskonale spisały się służby ratownicze. Na statki i wojskowe śmigłowce podjęto aż pięćdziesięciu rozbitków.

Wyścig nie został przerwany, choć były to drugie najtragiczniejsze regaty w historii morskich zmagań (w 1979 r., podczas wyścigu Fastnet Race, u wybrzeży Wielkiej Brytanii życie straciło 19 żeglarzy).

Przed trzynastu laty Sydney-Hobart wygrał miliarder Larry Ellison, twórca firmy komputerowej Oracle, zdobywca Pucharu Ameryki, człowiek, który napisał książkę zatytułowaną „Różnica między Panem Bogiem a Larry Ellisonem". To był wyjątkowo gorzki triumf. Larry wygrał wyścig, ale morze zabrało mu przyjaciół i radość z wygranej. Gdy tylko dowiedział się o tragicznym przebiegu regat, był tak przybity, że zamierzał nawet zrezygnować z uprawiania żeglarstwa. Jak wiemy, słowa nie dotrzymał.

PLAYBOAT

ŚWIAT JACHTÓW MOTOROWYCH

numer 2

JACHTY PRESTIGE 500

Bliźniaki ze stoczni Jeanneau

SILNIKI ELEKTRYCZNE

Poradnik dla kupujących

Wady i zalety silników elektrycznych

Jaki napęd na rufę łódki?

Czy silnik elektryczny może być alternatywnym rozwiązaniem dla zaburtowego silnika spalinowego? Zadałem sobie to pytanie, tankując paliwo na stacji po kolejnej podwyżce cen. Szukając odpowiedzi, poprosiłem o rozmowę Sławka Kawerskiego z wrocławskiego sklepu Hobby.

Arek Rejs: Chcę kupić silnik. Czy zamontowanie na rufie silnika elektrycznego to dobry pomysł?

Sławek Kawerski: Silnik elektryczny może być bardzo przydatny jako dodatkowy silnik manewrowy, gdy nasz port macierzysty znajduje się na terenie objętym zakazem używania motorów spalinowych. Elektryczne silniki, zwłaszcza te zaburtowe, mają niewielką moc. Najmocniejsze gwarantują moc około jednego konia mechanicznego. Mimo to poradzą sobie z jachtem o wadze nawet dwóch ton.

Jakie są zalety silników elektrycznych?

W powszechnej opinii są tanie, ekologiczne i lekkie. Ale warto też spojrzeć na silniki elektryczne trochę z innej perspektywy. Mały silnik spalinowy, zwłaszcza czterosuwowy, spala naprawdę niewiele paliwa. Chyba trudno go nazwać nieekologicznym. Silniki elektryczne wymagają akumulatorów i tu pojawia się problem związany z ich utylizacją. A co do kosztów zakupu, sam silnik rzeczywiście nie jest drogi, motor bardzo dobrej jakości kupisz mniej więcej za tysiąc złotych. Ale niezbędny jest jeszcze akumulator, a to kolejne tysiąc złotych, oraz ładowarka za 400 zł. Mamy więc do wydania około 2,4 tys. zł. Za niewielką dopłatą bez problemu znajdziesz silnik spalinowy, który zapewni dużo większą moc i pracę z zupełnie innym momentem obrotowym. Zwróćmy teraz uwagę na wagę urządzenia. Rzeczywiście, silniki te są lekkie, bo raczej nie przekraczają 10 kg. Ale ciągle trzeba pamiętać o akumulatorze, a może on ważyć nawet 30 kg.

Nie przesadzasz z ceną akumulatora i jego wagą? Poza tym przecież kierowcy zwykle mają w garażu prostownik. Po co więc kupować dodatkową ładowarkę?

No właśnie, wielu użytkowników silników elektrycznych myśli podobnie i wykorzystuje akumulatory wyjęte z samochodów. Często z tych, którymi przyjechali nad wodę. Ale te akumulatory mają zupełnie inną charakterystykę i zastosowanie. Ich moc jest wykorzystywana głównie do uruchomienia zapłonu (prąd rozruchowy), a później, podczas jazdy, są stale ładowane alternatorem. Akumulator do napędu silnika łódki musi oddawać energię cały czas, a wtedy przecież nie ma dodatkowego ładowania. Poza tym, przy tradycyjnym akumulatorze nie możemy dopuścić do jego całkowitego rozładowania. Najlepszym wyjściem jest więc zakup akumulatora żelowego, który ma znacznie dłuższą żywotność i nie szkodzi mu pełne, nawet wielokrotne rozładowanie. Do uzupełniania energii, niestety, nie możemy wykorzystywać zwykłego prostownika, potrzebna jest ładowarka impulsowa. Idealnym rozwiązaniem byłby montaż takiej ładowarki i akumulatorów na stałe na jachcie i korzystanie ze źródła prądu przy pomostach marin. Ciągle jednak wiele przystani nie ma gniazd elektrycznych przy kei i jesteśmy zmuszeni za każdym razem dźwigać ciężki akumulator do gniazdka w tawernie lub toalecie. Co dziwne, szczególnie mało źródeł energii elektrycznej jest w marinach znajdujących się w strefach ciszy, gdzie silnik elektryczny jest jedynym dopuszczonym napędem mechanicznym.

Jak długo możemy pływać na w pełni naładowanym akumulatorze?

To zależy od pojemności akumulatora, mocy silnika, i od tego, na którym biegu pracuje, a ponadto od ciężaru łódki. Można założyć, że żelowy akumulator o pojemności 100 Ah powinien pracować od 2 do 12 godzin. Później czeka nas, niestety, długie ładowanie baterii, nawet do 20 godzin.

Kto najczęściej decyduje się na zakup silnika elektrycznego? W jakich łodziach sprawdzają się one najlepiej?

Zaletami tych silników jest bezgłośna praca, łatwość montażu i wygoda. Nie musimy się martwić o chłodzenie czy wymianę oleju. Wystarczy sprawdzić poziom naładowania akumulatora, przymocować silnik do pawęży i w drogę. Największą popularnością silniki elektryczne cieszą się wśród wędkarzy. Rzadziej korzystają z nich armatorzy jachtów. Czasem kupują je właściciele mniejszych łodzi żaglowych i wykorzystują podczas manewrów w porcie.

Fot. Sandra Eckhardt / Torqeedo.com (2)

Odpaliliśmy silniki

„Playboat" to nowy dział tematyczny w magazynie „Wiatr". W każdym kolejnym wydaniu „Wiatru" znajdziecie tu nowości ze świata jachtów motorowych, wywiady, porady i informacje o osiągnięciach naszych sportowców.

Podczas jednej z rozmów, krótko po ukończeniu motorowodnego wyścigu Offshore Round Britain Powerboat Race, słynny żeglarz Sir Robin Knox Johnston, pierwszy człowiek, który samotnie opłynął świat bez zawijania do portów, powiedział: „Na świecie mamy taką powierzchnię mórz i oceanów, że wystarczy miejsca i dla żeglarzy, i dla motorowodniaków". Na łamach magazynu „Wiatr" również nie brakowało miejsca na tematy motorowodne, ale widząc rosnące zainteresowanie tą tematyką, stworzyliśmy nowy tytuł, będący integralną częścią pisma. Zapraszamy do odwiedzania działu PLAYBOAT. Postaramy się, by w każdym kolejnym numerze miłośnicy motorówek (zarówno posiadacze niewielkich łodzi na śródlądziu, jak i armatorzy dużych jachtów pełnomorskich) znaleźli coś dla siebie. Na portalu magazynu „Wiatr", klikając w zakładkę PLAYBOAT, znajdziecie stronę www poświęconą wyłącznie jachtom motorowym. Wpadnijcie też do nas na Facebooka – profil „Magazyn Playboat".

Arek Rejs

Silnik elektryczny można wykorzystać do napędu lekkich łodzi, o wadze do 2 ton. Moc silników elektrycznych najczęściej podawana jest w funtach. Na przykład uciąg 55 funtów (25 kg) pozwoli na poruszanie łodzi o maksymalnym ciężarze około 1500 kg. Najlepiej zapytać sprzedawcę, bo często silniki różnych marek, choć mają podobną wartość uciągu na wale, przez zastosowanie innej śruby mogą napędzać łodzie o zupełnie innej wadze.

O co jeszcze warto pytać sprzedawcę przed dokonaniem wyboru silnika?

Oczywiście o serwis i gwarancję. Pozostałe informacje zawsze znajdziemy w specyfikacji technicznej urządzenia. Warto poznać pobór mocy, bo dzięki temu zorientujemy się, jak długo będziemy mogli pływać bez ładowania akumulatora.

Jakie elementy najczęściej się psują?

Przeważnie wymienia się szczotki, simeringi i uszczelki. W wypadku uszkodzenia uszczelki i dostania się wody do silnika awaria może być poważniejsza. Czasem nawet lepiej kupić nowy silnik niż naprawiać uszkodzony. Dlatego właściciele takich maszyn powinni starannie dbać o sprzęt, a przede wszystkim o stan uszczelek. Wiele uszkodzeń powodują żyłki wędkarskie, które bardzo często wkręcają się w śrubę, a wał silnika wciąga je pod uszczelki i uszkadza je. Firmy próbują w różny sposób zminimalizować to zagrożenie. Montowane są śruby o specjalnie profilowanych łopatkach, które mają zapobiegać nawijaniu żyłki na wał, ale wciąż jest to główna przyczyna uszkodzeń.

Elektryczne silniki zaburtowe wymagają specjalnych żelowych akumulatorów.

Czy są silniki elektryczne przystosowane do pływania w słonej wodzie?

Nie, każdy silnik jest przystosowany do pływania w wodzie słodkiej i słonej. Po prostu o silnik używany w słonej wodzie trzeba bardziej dbać. Po powrocie na ląd należy go starannie opłukać.

Silniki elektryczne już na początku pracy mają bardzo wysoki moment obrotowy, jak to wpływa na korzystanie z tych urządzeń?

Pamiętajmy, że to zupełnie inne konstrukcje niż silniki spalinowe i moment obrotowy nie wpływa znacząco na prędkość napędzanej łodzi. Przyczepne silniki elektryczne mają biegi, które zmieniamy klasycznym rumplem, tak jak w silniku spalinowym. Często mają nawet pięć lub sześć biegów w przód i trzy wstecz. Zmiany przełożeń wykorzystuje się w zależności od warunków żeglugi. Na przykład przy pokonywaniu rzeki pod prąd skorzystamy z wyższego biegu. Jeżeli jednak wypróbujemy różne przełożenia na spokojnej wodzie, przekonamy się, że zmiana prędkości między podróżą na pierwszym a piątym biegu wyniesie zaledwie 20 proc. Prędkość niewiele się zmienia, lecz rośnie siła uciągu na wale i dzięki temu możemy płynąć w trudniejszych warunkach. Pamiętajmy jednak, że przy każdym kolejnym biegu rośnie pobór energii z akumulatora. Trzeci bieg wsteczny często wykorzystywany jest do hamowania.

Czy warto szukać silników używanych?

Zdecydowanie odradzam korzystanie z takich okazji. Silnik nie jest aż tak drogi, by opłacało się ryzykować, kupując urządzenie na rynku wtórnym. Zaoszczędzimy niewiele i nie będziemy znali źródła pochodzenia silnika, sposobu jego użytkowania, no i nie będziemy mieć gwarancji, którą otrzymamy zawsze przy zakupie nowego urządzenia. Producenci dają gwarancję na rok lub nawet na trzy lata.

Jakie marki są w Polsce najpopularniejsze?

Polski rynek silników elektrycznych jest dosyć specyficzny, bardzo regionalny. Wystarczy, że kilku lub kilkunastu wędkarzy w danym rejonie kupi silniki jednej firmy i nagle producent, o którym nikt nie słyszał, staje się popularny. Najsilniejszymi graczami są oczywiście amerykańskie firmy: Minn Kota, Rhino i MotorGuide.

Ostatnio pojawiły się na rynku chińskie silniki Kangle. Jaką pozycję i renomę mają produkty made in China?

Niektóre firmy podkreślają, że ich produkty powstały w Japonii czy Europie, ale tak naprawdę tam tylko je złożono z podzespołów wykonanych między innymi w Chinach. Z drugiej strony marka to nie tylko szyld, za który musimy zapłacić, ale też gwarancja jakości. Myślę, że jeśli sprzedawca udziela fachowej porady, potrafi odpowiedzieć na każde pytanie, zapewnia gwarancję i serwis, to nie musimy się bać kupowania silników mniej znanych marek. Oczywiście, zawsze warto uważać, gdy cena urządzenia jest zaskakująco niska.

Rozmawiał Arek Rejs

Kilka dni po przeprowadzeniu tej rozmowy byłem na targach Boot w Düsseldorfie. Silniki elektryczne zajmowały tam sporą powierzchnię wystawową. Prezentowano między innymi dwie motorówki Ecoplane napędzane zewnętrznymi silnikami Torqeedo. Osiągają one prędkość 25 km/h, a specjalny, podwójny zestaw silników Torqeedo Twin Cruise 4.0 R jest w stanie zapewnić moc 15 KM. Kto wie, może za kilka lat silników elektrycznych będzie na wodzie równie dużo jak spalinowych?

reklama

Prestiż wart swojej ceny

Jacht, który was zaskoczy

Znalezienie łódki naprawdę oryginalnej jest tak samo trudne, jak igły w stogu siana. Prestige 500 jest taką igłą.

Marzymy o pięknych, wygodnych i dużych jachtach. Dobrze wykonanych. I oczywiście w korzystnej cenie. Czy to w ogóle możliwe, by aż tyle szczęścia zmieściło się na jednym pokładzie? Okazuje się, że tak. 15-metrowy jacht Prestige 500 stoczni Jeanneau ma udogodnienia charakterystyczne dla jednostek 18-metrowych, ale kosztuje tyle, ile łódka 12-metrowa. Oto łajba warta swojej ceny: 493 tys. euro netto.

Właściciele Jeanneau wyznaczyli sobie zadanie: do końca 2015 r. firma ma zdobyć pozycję największej stoczni jachtowej w Europie. W osiągnięciu tego celu może pomóc 50-stopowy model z linii Prestige dostępny w wersjach hardtop (500 S) i flybridge (500 Fly). Oba modele napędzane są silnikami Volvo Penta z napędem IPS (śruby są odwrócone, czyli nie pchają, lecz ciągną jacht, łódka może też pływać w bok). Napęd ten zajmuje znacznie mniej miejsca niż tradycyjny motor. Dzięki temu projektantom udało się wygospodarować tak dużo przestrzeni, że mamy wrażenie, iż przebywamy na znacznie większym jachcie, dłuższym przynajmniej o 10 stóp.

Prestige 500 to efekt udanej współpracy biur projektowych z Francji i Włoch (J&J, Garroni Design, JP Concept i Prestige Engineering), które pracowały nad stworzeniem wnętrza i znacznym obniżeniem kosztów nowej jednostki. Postanowiono wykorzystać jeden projekt do budowy dwóch łodzi. Zarówno 500 S, jak i 500 Fly są niemal identyczne, skonstruowane na tym samym kadłubie, z takim samym napędem IPS 600 i mają ten sam układ wnętrza. Wiele stoczni stosuje podobny zabieg, ale, niestety, często kończy się to oszpeceniem wersji hardtop ciężką nakładką flybridge. W Jeanneau obie wersje wyglądają równie atrakcyjnie. Mają ten sam układ pomieszczeń. Jedyne różnice to oczywiście górny pokład z dodatkowym stanowiskiem sterowania w modelu 500 Fly oraz różne wykorzystanie przestrzeni rufowej. W wersji S pod rufową kanapą kokpitu znajduje się garaż tendera (małego RIB-a), a w wersji Fly ta przestrzeń jest wykorzystana na kabinę załogi. Jeżeli zdecydujemy się na wersję z flybridgem będziemy musieli poświęcić platformę kąpielową dla RIB-a, ale zyskamy dodatkową kabinę, na przykład dla dzieci.

Każda większa stocznia chce wprowadzać na rynek przynajmniej jeden nowy model rocznie. Ale niewielu producentów potrafi nas zaskoczyć układem wnętrza. Znalezienie łódki naprawdę oryginalnej i nowatorskiej jest tak samo trudne, jak igły w stogu siana. Prestige 500 jest taką igłą. Projektanci dokonali małej rewolucji. Jacht ma trzy kabiny i aż dwie klatki schodowe (coś takiego spotykamy zwykle na łodziach o długości 70 stóp). To rozwiązanie daje duże poczucie prywatności. W kabinie armatora umieszczonej na śródokręciu, do której schodzimy krętą zejściówką bezpośrednio z salonu, jest bardzo przytulnie, wysoko i zaskakująco cicho. Dzięki dużym oknom w burtach pokój tonie w słońcu. Oczywiście zaplanowano dużą garderobę, biurko z dwoma fotelami i toaletę z kabiną prysznicową. Dwie zejściówki pozwalają także lepiej wykorzystać przestrzeń w przedniej części łodzi, która zazwyczaj jest czymś w rodzaju przedpokoju na pokładzie mieszkalnym.

Po zejściu pod pokład dziobowy znajdziemy się w niewielkim korytarzu. Drzwi na prawej burcie wiodą do toalety z kabiną prysznicową, a na lewej do dwuosobowej kabiny gościnnej, zaś szerokie przejście na wprost do tradycyjnie urządzonej bardzo jasnej kabiny VIP.

Dwie zejściówki i układ kabin mieszkalnych to nie jedyne ciekawe rozwiązania. Doskonałym pomysłem było umieszczenie aneksu kuchennego tuż przy wejściu z kokpitu do salonu. Dzięki temu jeden kambuz w zupełności wystarcza, by obsłużyć gości przebywających na zewnątrz i odpoczywających w części jadalnianej salonu.

Stanowisko sterowania w obu jednostkach znajduje się po prawej stronie. Układ wskaźników, wielkość deski rozdzielczej i rozmieszczenie klawiszy, także dwuosobowy fotel sternika – w obu modelach wszystko jest dokładnie takie samo. Widoczność z fotela sternika jest doskonała, jedynie w wersji z flybridgem widok do tyłu trochę przesłaniają schody górnego pokładu. Widoczność wszystkich wskaźników jest bardzo dobra, także wtedy, gdy sternik stoi. Nic nie utrudnia dostępu do przycisków. W wersji S możemy otworzyć dach i prowadzić łódź z wiatrem we włosach. W wersji Fly pozostaje klimatyzacja, elektrycznie otwierane okno lub prowadzenie jachtu z górnego pokładu, co szczególnie docenimy podczas upalnych dni lub manewrów w porcie. Obie wersje Prestige 500 mogą być wyposażone w stanowisko sterowania joystickiem IPS z kokpitu, co ułatwi cumowanie rufą w ciasnej marinie.

Dwa silniki Volvo Penta IPS 600 zapewniają moc 870 KM. Lżejsza o około 600 kg wersja 500 S osiąga maksymalną prędkość 29,5 węzła. Płynąc cięższą łódką 500 Fly, zanotowałem 28 węzłów (przy maksymalnych obrotach 3600). Podczas testu prędkość cruisingową ustaliliśmy na 24 węzły (przy obrotach 3200). Wówczas maksymalny hałas w salonie wyniósł zaledwie 73 dB. Natomiast przy prędkości maksymalnej pomiar wskazał 76 dB. To naprawdę niezłe wyniki. Równie satysfakcjonujące jest spalanie paliwa. Przy prędkości cruisingowej – 124 l/h, przy maksymalnej – 169 l/h. Jak na jednostkę tych rozmiarów, jest to bardzo przyzwoity rezultat. Oczywiście, możemy być trochę zawiedzeni, że łódź z symbolem „S" nie była w stanie osiągnąć 30 węzłów, ale przecież projektanci mieli inne cele. Prestige 500 miała być konstrukcją wygodną, przestronną i sprawną. Jeżeli oczekujemy mocniejszych wrażeń i prędkości wyścigowych, powinniśmy szukać mniejszych łódek z większymi i, niestety, bardziej paliwożernymi silnikami.

Stocznia Jeanneau dość wysoko ustawiła poprzeczkę konkurentom i chyba trudno im będzie przebić Prestige 500. Dlatego ta łódka obsypywana jest nagrodami. Właściwie od dnia premiery sprząta rywalom sprzed nosa wszystkie wyróżnienia.

Arek Rejs

Prestige 500	
Długość	15,2 m
Szerokość	4,5 m
Wyporność	13 500 - 14 100 kg
Zanurzenie	1,05 m
Zbiorniki paliwa	1 300 l
Zbiorniki wody	636 l
Liczba kabin	3 / 3 + 1
Kategoria CE	B12 – C14
Napęd	2 x Volvo Penta IPS600, 2 x 435 KM

Obroty silnika	Prędkość (węzły)	Spalanie (l/h)	Hałas (dB)
1500	9	20	64
2000	11,3	43	67
2500	17	82	70
3000	21,7	107	71
3500	27,2	144	75
3600	29,5	169	76

Fot. prestige-yachts.com

Nowy mały houseboat

Calipso 23 nie tylko na Mazury

Trzy lata temu Robert Gzara wyprodukował i zwodował swój pierwszy wypornościowy jacht Calipso 750. Do dziś ta konstrukcja sprzedaje się bardzo dobrze, ale stocznia Calipso Yacht – chcąc spełnić oczekiwania nowych klientów – zapowiedziała premierę kolejnego modelu: Calipso 23.

Pierwsza jednostka miała być jachtem wygodnym, tanim i stosunkowo łatwo dostępnym dla wszystkich chcących zasmakować motorowodnej żeglugi. Tuż po wodowaniu i pierwszych testach łódka pojawiła się w ofercie czarterowej i dzięki atrakcyjnej cenie zaczęła wzbudzać zainteresowanie – najpierw czarterujących, a później armatorów.

Po trzech latach doświadczeń w budowie łodzi i zbierania opinii od użytkowników Robert Gzara postanowił powiększyć ofertę o łódkę nieco mniejszą – Calipso 23. Założenia były podobne – miała powstać jednostka tania, wygodna, wszechstronna, łatwa w obsłudze nawet dla jednej osoby i dostępna dla sterników nie posiadających uprawnień motorowodnych. Wszystkie te cechy sprawią, że łódź będzie bardzo atrakcyjna dla firm czarterowych.

Jacht w standardowej wersji będzie napędzany silnikiem przyczepnym o mocy do 20 KM, ale dostępna będzie także wersja z motorem stacjonarnym, a nawet z napędem elektrycznym, co umożliwi podróżowanie na akwenach objętych strefą ciszy.

Pod pokładem znajdziemy salonik ze stołem i wygodnymi kanapami dla czterech osób, kambuz z blatem roboczym, toaletę, prysznic i dwie dwuosobowe kabiny sypialne, przy czym dziobowa będzie osobnym, zamykanym pomieszczeniem. Co ważne, wysokość wnętrza ma sięgać 1,9 m. W osłoniętym daszkiem kokpicie przewidziano miejsce dla sternika i nawet sześciu osób towarzyszących. Zaplanowano także platformę kąpielową, która ucieszy miłośników kąpieli i wędkowania.

Calipso 23 będzie bardzo ciekawą konstrukcją z dwóch ważnych powodów: niewielkiego zanurzenia i atrakcyjnej ceny. Dzięki wypornościowemu kadłubowi w kształcie sań morskich, zanurzenie wyniesie zaledwie 20 cm, co pozwoli na cumowanie prawie przy każdym brzegu (nawet jeśli jacht będzie mocniej obciążony) i umożliwi żeglugę nieuregulowanymi rzekami. Przewidywana cena łodzi to 80 tys. zł.

Wodowanie pierwszej łodzi Calipso 23 zaplanowano na początek czerwca. Będzie to jednostka prototypowa, która od razu zostanie udostępniona czarterującym, by podczas letniego sezonu zebrać jak najwięcej opinii od użytkowników. Już teraz budowane są pierwsze jachty, które trafią do klientów we wrześniu.

Arek Rejs

Calipso 23	
Długość	7,3 m
Szerokość	2,8 m
Zanurzenie	0,2 m
Waga	1500 kg
Wysokość w kabinie	198 cm
Liczba osób	6
Moc silnika	od 8 do 20 KM
Cena	około 80 tys. zł

Tel. 608 348 345, (22) 761 90 28

CALIPSO YACHT
WWW.CALIPSO-YACHT.PL

Gotowe jachty oraz kadłuby w dowolnym etapie zabudowy

reklama

Pochwała błogiego lenistwa

Łódź dla wodnych spacerowiczów i wędkarzy

Na sezon 2012 stocznia wprowadziła kilka zmian w popularnych modelach. Najwięcej w łodziach z linii Sunliner.

Jednymi z popularniejszych jednostek na amerykańskim śródlądziu są otwartopokładowe platformy zbudowane na dwóch lub trzech metalowych pływakach. W Polsce właściwie trudno znaleźć odpowiednią nazwę dla tych łodzi. Motorówka czy ponton to chyba niezbyt trafne określenia. Może luksusowa tratwa? Najbardziej znane jednostki tego typu produkuje amerykańskie przedsiębiorstwo Harris FloteBote. Jego polskim przedstawicielem jest firma Water Toys.

Wydaje się, że w takiej łodzi niewiele nowego można wymyślić. Otwarty pokład, kilka wygodnych kanap i foteli, cóż więcej? Tymczasem Harris FloteBote cały czas pracuje nad udoskonalaniem swoich konstrukcji, wprowadzając zaskakujące rozwiązania. Jak chociażby rozkładana przebieralnia ukryta w jednej z kanap. Na sezon 2012 stocznia wprowadziła kilka zmian w najpopularniejszych modelach. Najwięcej nowości obserwujemy w łodziach z linii Sunliner.

Firma unowocześniła układ deski rozdzielczej i zmieniła rodzaj materiałów wykończeniowych. Odświeżony sunliner producent oferuje aż w 11 wersjach. Po raz pierwszy łódź jest dostępna w luksusowej Luxury Series, która ma aż trzy warianty układu foteli i kanap. W tej wersji przewidziano tapicerkę dopasowaną do kolorystyki całej jednostki, lodówkę i najwyższej jakości system audio Sony Gold, zapewniający doskonałą jakość dźwięku. Ten luksusowy ponton można zamówić z jedną lub dwoma platformami kąpielowymi (z przodu i z tyłu). Możemy też samemu konfigurować układ siedzisk. Po raz pierwszy łódź będzie mogła mieć wygodną, dwuosobową kanapę na rufie, zwróconą tyłem do kierunku podróży. Do tej pory ta opcja dostępna była jedynie w bardziej luksusowej linii jachtów Harris FloteBote – Grand Mariner.

Kolejną znaczącą zmianą jest wycofanie linii Fisherman. Tę lukę wypełnią dwie nowe konstrukcje: FC (Fish & Cruise) i FS (Fish Series) dostępne we wszystkich oferowanych rozmiarach – 200, 220 i 240. Sunliner FC to łódź dla wędkarzy amatorów, którzy lubią od czasu do czasu zrelaksować się podczas łowienia, ale równie chętnie oddają się leniwemu plażowaniu na miękkiej kanapie. W rufowej części znajdują się dwa wygodne fotele i osprzęt, który ułatwi podjęcie z wody nawet bardzo dużej zdobyczy. Są dwa gniazda na wędki i napowietrzany pojemnik na ryby. Dla tych, którzy nie widzą świata poza wędkowaniem, przeznaczony jest model Sunliner FS. Niezależnie od wielkości, łodzie wyposażone są w ten sam zestaw łowiecki: cztery wygodne fotele (dwa na dziobie i dwa na rufie), schowek na wędki, uchwyty na wędziska i oczywiście solidny, napowietrzany zbiornik. FS posiada też urządzenie Fishfinder z echosondą. Z takim wyposażeniem na pewno nie wrócimy z wędkowania z pustymi rękoma.

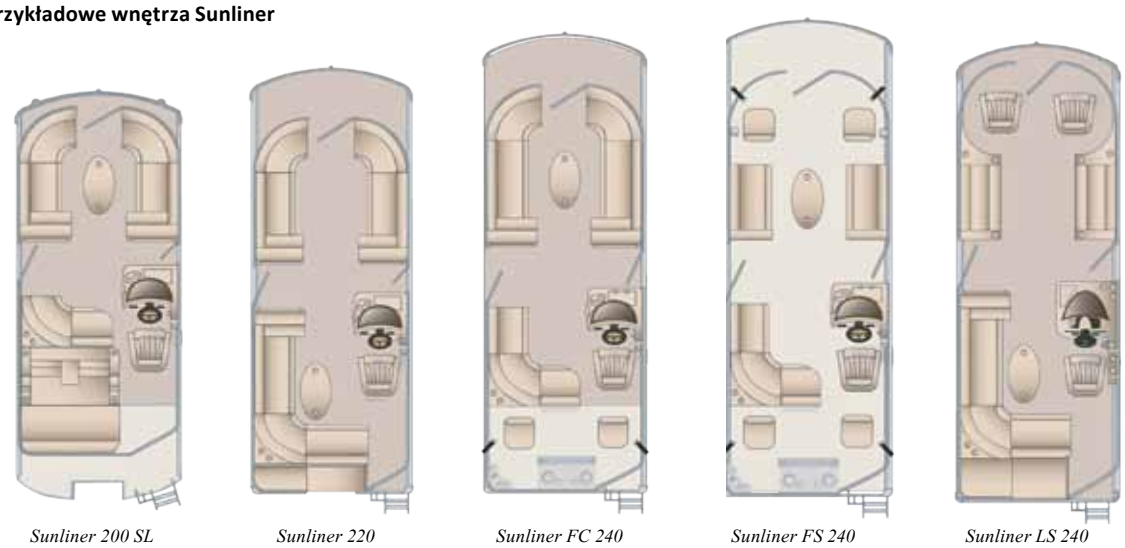
Niezależnie od tego, czy wybierzemy wersję Sunliner Standard, FS, FC czy LS, możemy być pewni komfortowych warunków. Jak przystało na łodzie zza oceanu, nie brakuje uchwytów na drinki, jest też rozkładany stolik. Składane bimini ochroni przed słońcem, a rozkładana przebieralnia przed oczami ciekawskich. W tym miejscu można też ustawić chemiczną toaletę.

Dużą zaletą tych jednostek jest bardzo małe zanurzenie. Bezpieczeństwo, także najmłodszym pasażerom, zapewniają wysokie burty. Wystarczy więc włączyć silnik, rozsiąść się wygodnie i bawić gości przyjemną podróżą.

Arek Rejs

	Sunliner 200	Sunliner 220	Sunliner 240
Długość całkowita	6,70 m	7,30 m	7,90 m
Długość tub	6,10 m	6,70 m	7,30 m
Średnica tub	0,63 m	0,63 m	0,63 m
Szerokość	2,55 m	2,55 m	2,55 m
Waga	1 192 kg	1 266 kg	1432 kg
Zanurzenie	0,53 m	0,53 m	0,53 m
Liczba osób	11	13	16
Maksymalna moc silnika	150 KM	225 KM	250 KM

Przykładowe wnętrza Sunliner



Sunliner 200 SL (SL – single rear lounger) | *Sunliner 220 (Std – L group & sunlounge)* | *Sunliner FC 240 (FC – 2 stern fishing seats)* | *Sunliner FS 240 (FS – 4 point fishing seats)* | *Sunliner LS 240 (LX – 2 bow seats)*

Fot. / Rys. Harris FloteBote

WILLE NAD ZALEWEM

Pod Warszawą powstają domy w sąsiedztwie największych portów

Tuż obok portów Nieporęt i Pilawa nad Zalewem Zegrzyńskim, 20 minut drogi od granic Warszawy, powstaje osiedle 39 komfortowych willi. Domy wyrastają na leśnych działkach o powierzchniach przekraczających 1000 m². Budowę podzielono na dwa etapy. Obecnie trwa wykańczanie nieruchomości wzniesionych w pierwszym etapie inwestycji.

Developer proponuje cztery rodzaje budynków o powierzchniach od 215 m² do 340 m². W pierwszym etapie inwestycji najwięcej powstanie willi Tramontana (nazwa pochodzi od chłodnego wiatru wiejącego na zachodnim wybrzeży Włoch i Korsyki). W architekturze budynków widać wyraźną inspirację kulturą śródziemnomorską.

W elewacjach sporą powierzchnię zajmują okna. Oś osiedla wytycza wewnętrzna droga ze starodrzewem. Projektanci wykorzystali naturalne ukształtowanie terenu tak, by każdy budynek miał optymalne naświetlenie, maksymalnie duży ogród, a przyszli właściciele jak najwięcej prywatności.

Osiedle zaplanowano jako zamknięty i chroniony zespół podmiejski. Teren będzie ogrodzony i monitorowany (z recepcją przy wjeździe). Dodatkowo w willach przewidziano podłączenia do systemów alarmowych. Tuż przy wjeździe na osiedle, bezpośrednio przy ul. Wojska Polskiego (vis-à-vis wjazdu do Portu Pilawa) powstanie pawilon usługowy o powierzchni 250 m² z parkingiem. Ma w nim być lokalny sklep, kafeteria lub cukiernia. Na piętrze przewidziano lokale na biura lub dwa niezależne apartamenty.

Projekt Wille nad Zalewem realizowany jest przez Invest Plan Group, poprzez spółkę celową Dernet Enterprises Polska sp. z o.o. Invest Plan to grupa budująca w Polsce nieruchomości mieszkaniowe i komercyjne. Oprócz osiedla Wille Nad Zalewem spółka przygotowuje się do budowy osiedla mieszkaniowego w Ożarowie Mazowieckim oraz inwestycji w Krakowie. Wille nad Zalewem zaprojektowało Gomez Studio, pracownia architektoniczna pod kierownictwem Hernana Gomeza.

Mieszkańcy osiedla zapewne pierwsze kroki skierują na Portu Nieporęt, by odwiedzić sklepy żeglarskie i portową tawernę. Dzieci namówią rodziców na wizytę w minizoo w Porcie Pilawa. To miejsce żyje cały rok, bo basen portowy zamieniany jest zimą w lodowisko. Okoliczne przystanie prowadzą sekcje sportowe dla dzieci i młodzieży, więc jeśli ktoś ma w domu małego miłośnika klasy Optimist, dojazd na trening zajmie mu pięć minut. W takich miejscach żeglarstwo i sporty wodne mogą się stać codziennością.

Żyj inaczej...
Zacumuj na dłużej nad Zalewem Zegrzyńskim!

www.willenadzalewem.pl

- 39 ekskluzywnych domów o powierzchni od 215 do 451 m²
- Wygodny i szybki dojazd z/do Warszawy
- Duże zalesione działki
- Nad Zalewem Zegrzyńskim (naprzeciw Portu Pilawa i Portu Jachtowego Nieporęt)
- Inwestycja w pobliżu pola golfowego

WIATR / WODA
1-4 marca 2012 r.
Zapraszamy!
Hala 2 stanowisko 17b

wille nad zalewem
Biuro Sprzedaży | 0 517 045 446

“ŻYJEMY WOLNOŚCIĄ...

PARKER

SIMRAD

www.parker.com.pl
www.simrad-yachting.com

Dlatego zdecydowaliśmy się na w pełni zintegrowany SIMRAD NSS i autopilota na naszym jachcie.

Podczas pływania cieszymy się z ekscytującego uczucia jakim jest wolność, które może dać tylko żeglarstwo. Moglibyśmy zwyczajnie zapomnieć o naszej elektronice, ale radość z jej obsługi nie pozwala nam na to. Idealne połączenie ekranu dotykowego oraz przycisków sprawia, że obsługa NSS staje się przyjemnością. Możliwość kontroli autopilota z naszego NSS oznacza, że możemy więcej czasu poświęcić na rzeczy, które kochamy najbardziej wpatrując się w horyzont z wiatrem we włosach.

George & Joanna Wilson
żeglarze

www.simrad-yachting.com

NSS8 Multifunction Display

I AM SIMRAD

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

PARKER POLAND

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