FINAŁ PLEBISCYTU ŻEGLARZ ROKU 2014 MAGAZYNU „WIATR”

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych LUTY 2015

SEA LINE®
Farby jachtowe
www.sea-line.eu
reklama

WYPADEK NA ANTARKTYDZIE

Ostatni rejs „Polonusa”

DOOKOŁA BIEGUNA
Rejs roku Ryszarda Wojnowskiego

UBEZPIECZENIA
Czarterowe i armatorskie

TARGI WIATR I WODA 2015
430 wystawców w Warszawie

DELPHIA

TRUE YACHTS°

Delphia zaczęła się od dwóch braci. Teraz pod wspólną banderą zrzesza różne postacie, ale wciąż tę samą ideę. Chce sprawiać, by żeglarstwo, gdy raz pojawi się w czyimś życiu, pozostawało już w nim na zawsze.

25

YEARS°

Zapraszamy na targi "Wiatr i Woda", które odbędą się w dniach **12-15 lutego 2015** **w Centrum Wystawienniczym przy ulicy Marsa 56C w Warszawie.** Do zobaczenia na **stoisku 2B.**

WIATR I WODA

25 YEARS° / of TRUE SAILING

DELPHIAYACHTS.EU
DELPHIA-GROUP.COM

JACHT CZARTER BALTYK.PL

Flota nowych jachtów BAVARIA i DUFOUR

3 bazy nad polskim Bałtykiem

WIFI na wszystkich jachtach

Czarter za pół ceny!

50% zniżki na wybrane czartery zamówione podczas Wiatr i Woda!!!

www.jachtczarterbaltyk.pl

Żeglarskie pokolenie GoPro

Do kogo należy przyszłość? Do przebojowych żeglarzy z pokolenia internetu, Facebooka i sportowych kamer GoPro. Może się to komuś nie podobać, ale to właśnie oni będą wkrótce Kusznierewiczami, Jabłońskimi, Romanami Paszke, „Gutkami" i Cichockimi. Piękny i trudny rejs to nie wszystko. Złoty medal to też za mało. Aby odnieść prawdziwy sukces, trzeba choć na chwilę zawładnąć wyobraźnią kibiców i mediów. Kto by dziś pamiętał jesienne zwycięstwo w pucharze świata Tomasza Januszewskiego i Jacka Nowaka (klasa 49er), gdyby nasi żeglarze nie sięgnęli po złoto w kreacjach superbohaterów. Ich koszulki oraz gesty supermenów sprawiły, że zdjęcia i filmy z naszą załogą obiegły świat od Atlantyku po Pacyfik. Były na YouTube, w serwisach informacyjnych, także na stronie ISAF. Kto by znał Szymona Kuczyńskiego, gdyby nie jego świetna współpraca z mediami, doskonałe dokumentacje zdjęciowe z wypraw, spotkania w klubach i tawernach oraz aktywność w sieci, na Facebooku, a nawet na internetowym czacie z kibicami? Niedawno na Atlantyku Szymon z takim zapałem rejestrował swój samotny rejs kamerą GoPro, że aż w końcu ją utopił...

Przyszłość należy także do Dobrochny Nowak i Katarzyny Sałaban, które zwyciężyły w plebiscycie Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr". Dziewczyny zdobyły uznanie internautów za rejs małym jachtem na Islandię w trudnych warunkach. Dobrochna i Kaśka prawie wszystko postawiły na żeglarstwo. Jest dla nich nie tylko pasją, ale też sposobem na życie. W niezwykły sposób potrafiły stopniować trudności i marzenia, otwierając na oścież okna w naszych głowach. Kilka lat temu były na etapie budowy sklejkowych łupinek w zrujnowanej szklarni, dziś prowadzą żaglowce, organizują szkolenia, wygrywają plebiscyt „Wiatru" i żyją z żeglarstwa.

Chcecie je poznać i posłuchać? Wpadnijcie na targi Wiatr i Woda w niedzielę 15 lutego o 13.00 (Warszawa, hala przy ul. Marsa 56c, sala A). Zapraszamy na spotkanie „Małym jachtem na Islandię" połączone z uroczystym podsumowaniem plebiscytu Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr". Dziewczyny pokażą slajdy, opowiedzą o żegludze na wulkaniczny ląd bez samosteru, a na koniec odbiorą nagrody ufundowane przez partnerów konkursu: kamerę GoPro HERO4 Silver wartą 1599 zł, pneumatyczną kamizelkę ratunkową brytyjskiej marki ISP od firmy Parker Poland (455 zł), ekran ZOOM.ME, nowe urządzenie, którego pomysłodawcą jest Mateusz Kusznierewicz, oraz statuetkę Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr" ufundowaną przez redakcję. Nagrodą główną miała być kurtka Henri Lloyd Offshore Elite warta 2450 zł, ale na wieść o zwycięstwie załogi firma Henri Lloyd niezwłocznie ufundowała dwie kurtki! Dziękujemy wszystkim partnerom plebiscytu i zapraszamy do Warszawy.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: „POLONUS" NA ANTARKTYDZIE, FOT. MARCIN GRABIEC

11 983 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji w Apple Store i Google Play, a na komputerach i smartfonach – plików PDF.

www.magazynwiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania X 2014, XI 2014, XII 2014).

Ostatni rejs jachtu „Polonus”

Wyprawa Shackleton 2014 szczecińskiego „Polonusa” została przerwana na Antarktydzie w dramatycznych okolicznościach. Załoga szczęśliwie wróciła do kraju, ale jacht prawdopodobnie na zawsze zostanie na Wyspie Króla Jerzego.

Silnik odmówił posłuszeństwa i wiatr wepchnął „Polonusa” na skalisty brzeg.

To był ostatni etap wyprawy. Zaplanowano trasę z Falklandów, przez stację polarną PAN im. Henryka Arctowskiego na Antarktydzie, po wyspę Georgia Południowa. Etap najdalszy, najdłuższy, najciekawszy... Ten, do którego załoga przygotowywała się przez wiele miesięcy i na który pracowały poprzednie ekipy, przeprowadzając jacht ze Świnoujścia do Argentyny. Piotr Mikołajewski, armator „Polonusa”, na pomysł rejsu na drugi kraniec globu wpadł w 2011 roku. Krótko po lekturze pamiętników irlandzkiego podróżnika Sir Ernesta Shackletona i wyprawie śladami „Śmiałego”.

W 1914 roku Shackleton chciał przejść całą Antarktydę. Marzenia tego nie zrealizował, gdyż statek „Endurance” został uwięziony w lodach i zatonął. Osiągnął jednak inny cel, który w nowej sytuacji stał się znacznie ważniejszy: po szesnastomiesięcznej tułaczce wiodącej przez najbardziej niegościnne zakątki świata uratował wszystkich członków swojej załogi. Piotr Mikołajewski uznał, że Shackletonowi należy podziękować. Właśnie tam na dalekim południu, w Grytviken na Georgii Południowej, w rocznicę jego śmierci, przy jego grobie. Podziękować za to, jak żył i jakie świadectwo pozostawił dzięki swej odpowiedzialności za słowa, działania i za swych towarzyszy. Za to, jakim był dowódcą i kapitanem. Także za nadzieję przekazywaną w najtrudniejszych chwilach.

„Polonusa” przygotowywano do wyprawy niezwykle starannie. Wymieniono całe olinowanie stałe. Pomalowano kadłub, zainstalowano nową elektrykę i elektronikę, nowe akumulatory, zakupiono generator wiatrowy i zatrudniono bosmana, który opiekował się jednostką w trakcie przygotowań i podczas rejsu. Ponieważ zaplanowano trasę szlakiem Shackletona sprzed 100 lat, jacht wyruszył do Plymouth w Anglii, gdzie został uroczyście pożegnany przez Alexandrę Shackleton, wnuczkę podróżnika, oraz przez zgromadzonych na nabrzeżu Millbay Dock. Ważnym przystankiem był także argentyński port Mar del Plata. Kontakty ze Stowarzyszeniem Pamięci Rodzin Marynarzy Irlandzkich zaowocowały pomysłem na misję specjalną – załoga miała dostarczyć na Georgię Południową kotylion. Miał on zostać złożony na grobie Felixa Artuso, argentyńskiego marynarza łodzi podwodnej, który zginął w czasie wojny o Falklandy w 1982 roku. Jego mogiła znajduje się kilkanaście metrów od grobu Shackletona. Ponieważ stosunki brytyjsko-argentyńskie do dziś nie zostały uregulowane, rodzina Artuso nie miała możliwości odwiedzenia grobu.

W poniedziałek 22 grudnia, po kilkudniowej żegludze ze Stanley na Falklandach, ośmioosobowa załoga „Polonusa” dopłynęła do stacji Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego. Z Falklandów wychodzili przy dziewiątce, ale później żegluga przez Cieśninę Drake’a nie była specjalnie trudna. Planowano odpoczynek i spędzenie świąt z polarnikami. Po dopłynięciu do stacji w Zatoce Admiralicji załoga postanowiła pomóc w zabraniu dwóch przyrodników, którzy od jakiegoś czasu przebywali w chatce obserwacyjnej w sąsiedniej zatoce. Miał to być krótki wypad przed wspólną wigilią.

Na pokładzie „Polonusa” były cztery osoby, pozostali czekali w bazie. Po dojściu na silniku do przylądka Lions Rump rzucono kotwicę. Sprawdzono, że trzyma dobrze. ▷

Przygotowania do ściągnięcia jachtu na wodę.

Linę holowniczą pociągnie argentyński patrolowiec „ARA Castillo”.

seajet

Twoja łódź, nasza pasja

Zabezpiecz kadłub swojej łodzi przed porastaniem stosując farby Seajet. Seajet jest marką japońskiego koncernu Chugoku Marine Paints, światowego lidera w produkcji morskich powłok ochronnych od 1917 roku.

seajet

www.seajet.pl

Dystrybucja: CMS Spółka z o.o. 70-800 Szczecin ul. Przestrzenna 11, Infolinia: 801 508 560, komórki: 913 508 560, e-mail: info@farbyjachtowe.pl, www.farbyjachtowe.pl

Używaj biocydów bezpiecznie. Zawsze czytaj etykiete i karte informacyjna przed uzyciem

Pociągnięty jacht wraca na głęboką wodę.

Piotr Mikołajewski ostatni raz za sterem „Polonusa".

Po chwili dwie osoby były już w pontonie przygotowane do zejścia na ląd. Piotr Mikołajewski, będąc przy sterze i manetce, kontrolował pozycję jachtu i pracę silnika. Wtedy nadszedł silny szkwał i jacht zaczął ciągnąć kotwicę. Padła komenda: „Panowie, mamy cztery metry, odchodzimy od brzegu".

***

Piotr Mikołajewski: *Spokojnym głosem rzucam do chłopaków w pontonie komendę i dodaję, by się trzymali. Daję małą naprzód i silnik nagle gaśnie. Włączam go ponownie. Zaskakuje od razu, ale znów milknie, gdy włączam bieg. Próbuję kolejny raz i kolejny. Z coraz większym zniecierpliwieniem. Siedem razy uruchamiamy silnik, ten jednak za każdym razem gaśnie po włączeniu biegu. Kilka razy próbujemy wywozić kotwicę pontonem, ale wiatr i fala nie pozwalają odpłynąć od jachtu dalej niż kilka metrów. Po 20 minutach słyszymy pierwsze uderzenia o kamienie. Jacht się pochyla i powoli przesuwa w kierunku brzegu. Całą noc tłuczemy o kamienie, próbując jeszcze różnych metod ściągnięcia łodzi. W pewnym momencie łamie się stalowa rura generatora wiatrowego i spada na pokład. Wiem, że to samo może się stać z masztem i dlatego podejmuję decyzję o wezwaniu pomocy. Marek Grzywa chce zostać i dalej walczyć o jacht, podobnie Sebastian, ale co tu jeszcze można zrobić?*

„Polonus" na swym ostatnim brzegu.

Czy polski jacht zostanie tu na zawsze?

Transport „Polonusa" do stacji Arctowskiego obserwowały tylko lokalne zwierzeta.

Z pomocą przychodzą Argentyńczycy z będącego w pobliżu statku patrolowego „ARA Castillo". Nasz „Polonus" stoi już na suchych kamieniach, gdyż na skały wpadł podczas wysokiej wody. Załoga statku zabiera nas pontonami. Płyniemy do stacji polarnej. Część z nas jest bez rzeczy. Ale tym się nie przejmujemy. Jesteśmy przekonani, że za parę godzin wrócimy na jacht i go ściągniemy. Jestem człowiekiem przyzwyczajonym do działania. Chcę natychmiast zakasać rękawy i płynąć na „Polonusa", by coś jeszcze zdziałać. A tu się okazuje, że nie można nic zrobić. W polskiej stacji nie ma łodzi RIB i nie ma czym płynąć. Nawet po ubrania. Parę godzin zamienia się w koszmarne osiem dni. Przez pierwsze dwa do nikogo się nie odzywam.

Załoga „Polonusa" próbuje ponownie nawiązać kontakt z okrętem, a właściwie z jego lądowym dowództwem, bo to właśnie tam podejmowane są wszystkie ważniejsze decyzje. „ARA Castillo" to okręt marynarki, oddelegowany do służby patrolowej w tym regionie Antarktydy. Jest jedyną jednostką mogącą się podjąć ściągnięcia jachtu. Nazwa okrętu pochodzi od nazwiska innego argentyńskiego marynarza poległego w czasie wojny o Falklandy. Statek pływał wcześniej jako holownik i wielokrotnie uczestniczył w podobnych operacjach. Trudno jednak złapać kontakt z dowództwem marynarki w Ushuaia i rozmawiać o dalszej pomocy, skoro poczta elektroniczna ledwo chodzi, 24 grudnia to w Argentynie święto państwowe, a za parę godzin Boże Narodzenie. Sprawy ruszają do przodu dopiero, gdy o wypadku zostaje powiadomiona polska ambasada w Buenos Aires. Konsul Joanna Addeo-Krajewska bierze na siebie kontakty z bazą argentyńskiej marynarki w Ushuaia. Wreszcie załoga ma poczucie, że ktoś próbuje jej pomóc. Dzięki zaangażowaniu Petera Mulvany z Dublina, ze Stowarzyszenia Pamięci Rodzin Marynarzy Irlandzkich, dowództwo argentyńskiej marynarki dowiaduje się o honorowej misji i wieńcu, który ▷

AUTOMAGIC™

Evolution™ – Systemy autopilota

- EV-1 autopiloty do zastosowań w kokpicie
- EV-2 dla systemów sterowania Drive-by-Wire
- Ulepszona sprawność
- Łatwa instalacja
- Automatyczna kalibracja – bez konieczności wykonywania prób morskich

Autopiloty Evolution zapewniają najwyższy poziom kontroli sterownia. Evolution rozpoznaje warunki na morzu i następnie błyskawicznie wydaje komendy do steru, optymalizując trasę. Autopilot zapewnia doskonałe trzymanie kursu niezależnie od prędkości czy stanu morza.

Dodatkowe informacje na temat autopilotów Evolution dostępne są na stronie www.raymarine.com

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

WIATR I WODA
Zapraszamy
od 12 do 15 lutego 2015

2013 INNOVATION AWARDS WINNER

NMEA 2013 Technology Award
BOATING WRITERS INTERNATIONAL

Raymarine®

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

reklama

raksa
www.raksa.com.pl
11-036 Gronity, ul. Olsztyńska 59
tel. (89) 527-19-18, (89) 652-18-42
sklep@raksa.com.pl

„Polonus" miał dostarczyć na grób Felixa Artuso. W piątek 26 grudnia, poprzez polską ambasadę w Buenos Aires, nadchodzi informacja, że kapitan okrętu „ARA Castillo" skontaktuje się z załogą przebywającą na stacji polarnej. Według argentyńskich prognoz, najlepsza pogoda do ściągania jachtu ma być 29 i 30 grudnia.

Piotr Mikołajewski: *W stacji Arctowskiego wręcz wariujemy. Dla nas liczy się każda godzina, bo nasz jacht wciąż tłucze o skały. Zastanawiam się, jak długo „Polonus" to wytrzyma. Wiem doskonale, jak dobrze jest zbudowany. Jaki ma kadłub, jak mocna i gruba jest blacha. Ale wiem także, że takiego tłuczenia dzień i noc nie wytrzyma. Pamiętamy o zbiornikach, w których jest około 500 litrów ropy. A jacht przecież znajduje się w rejonie przyrodniczym będącym pod szczególnym nadzorem. Boimy się, że w wyniku rozdarcia kadłuba dojdzie do skażenia terenu. Dyrekcja Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN niecierpliwie dopytuje, kiedy jacht zostanie zabezpieczony.*

Załoga wreszcie otrzymuje wiadomość, że „ARA Castillo" wyrusza na pomoc. Nadchodzi też formalna deklaracja, że załoga okrętu podejmie się ściągnięcia „Polonusa", a argentyński kapitan zapewni posiadany sprzęt. Potrzebują od 24 do 36 godzin dobrej pogody. 29 grudnia udaje się nawiązać bezpośredni kontakt z kapitanem okrętu. Rozpoczyna się ustalanie planu operacji. W wyniku rozmowy dowódca informuje, że okręt przypłynie po załogę „Polonusa" w sylwestra o 7.00 rano.

Piotr Mikołajewski: *Przygotowanie jachtu zajmuje nam wiele godzin. Wypompowujemy ropę i wodę oraz opróżniamy kadłub. Natomiast samo ściąganie „Polonusa" na wodę trwa jakieś 15 sekund. Okręt stoi kilkaset metrów od brzegu, a lina holownicza wygina się pod swym ciężarem. Gdy zaczynają ją wybierać, zachowuje się jak guma. Wygląda to tak, jak by ktoś szarpnął metalową zabawkę po kamykach na plaży. Jednostka ważąca 16 ton przez moment przypomina metalowe wiaderko pociągnięte za sznurek. Po tej nieprzyjemnej chwili łódź znów tańczy na fali. Do stacji Arctowskiego docieramy na holu po północy. W jachcie jest metr wody. Tak mija nam sylwester 2014 roku na Wyspie Króla Jerzego. Szybko podejmujemy decyzję o wyciągnięciu „Polonusa" na brzeg. Gdyby nie pompa podana z okrętu w trakcie holowania, prawdopodobnie łódź by zatonęła. Wkrótce ostatni raz staję za sterem mojego jachtu, a następnie spychaczem stacji polarnej wciągamy go na brzeg.*

Pojawia się przeczucie, że jacht jest stracony całkowicie. Nie ze względu na uszkodzenia, a z powodu miejsca, w którym doszło do wypadku. Poza tym dość szybko, w odpowiedzi na medialne informacje o zdarzeniu, dociera do nas pismo z Polskiego Rejestru Statków i Urzędu Morskiego o zawieszeniu karty bezpieczeństwa. W tym momencie automatycznie przestaje obowiązywać ubezpieczenie.

Jacht zostaje postawiony na lądzie w pozycji pionowej. Wyczyszczony z jedzenia, chemikaliów i ropy. Wkrótce załoga rozpocznie rozmowy z dyrekcją stacji polarnej, co robić dalej. Nawet gdyby jakimś cudem udało się tam przeprowadzić remont przez fachowców z uprawnieniami PRS, trzeba by ponownie ściągać kadłub po gruncie do wody. A na to żaden klasyfikator się nie zgodzi. W Szczecinie do podnoszenia „Polonusa" używano 70-tonowego dźwigu. Na Antarktydzie nie ma takiego sprzętu. Dlatego nie ma mowy choćby o wystawieniu jednorazowej karty bezpieczeństwa na przejście Cieśniny Drake'a. Chcąc być w zgodzie z polskimi przepisami, należy uznać, że jacht trafił do swego ostatniego portu. Poza tym koszt naprawy i wodowania w warunkach panujących na Antarktydzie przekracza wartość jednostki.

MARINA'CLUB
W centrum natury. W sercu miasta.

Wynajmij lokal w sercu polskiego jachtingu i dołącz do najlepszych!
Powierzchnie od 15m² do 200m²

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

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

MARINA Yachting Mobile: +48 601 984 897 Sprawdź naszą ofertę: www.marina-yachting.pl

Czarter:
- Jachty Delphia
- Katamarany Lagoon
- Motorówki

jachtchorwacja.pl

Targi
Wiatr i Woda
Stoisko
Delphia Yachts
Nr 2B

reklama

Uwięzionej na wyspie załodze udaje się ustalić, że w pobliżu stacji będzie przepływał duży statek „Zaandam" – luksusowy cruiser zabierający na wycieczki po Antarktydzie ponad 1400 zamożnych pasażerów. Pracujący na nim Polak powiadamia kapitana o sytuacji polskich żeglarzy. Ten zgłasza gotowość zabrania załogi do Buenos Aires, gdzie statek kończył swój rejs. Aby dopełnić formalności, po raz kolejny wkracza do akcji pani konsul z ambasady w Buenos Aires. W odpowiedzi na jej dyplomatyczną prośbę dyrekcja firmy armatorskiej Holland America Line z Seattle wyraża oficjalną zgodę na zabranie dodatkowych pasażerów. 4 stycznia załoga „Polonusa" zbliża się do wycieczkowca, a na jego burcie stoi ponad tysiąc osób z kamerami i aparatami. Żeglarze trafiają do innego świata, pełnego wygód, wykwintnego menu, nawet skarpetki przynoszą do kabiny zapakowane jak imieninowa bombonierka. Załoga „Polonusa" staje się największą atrakcją turnusu. Wszyscy pasażerowie czują dumę, że uratowali „rozbitków".

Piotr Mikołajewski: *Podczas tygodniowej podróży do Buenos Aires mamy na statku dwie prezentacje dla pasażerów. Opowiadamy o naszej wyprawie, o Shackletonie i o wypadku. Jak mówi pracujący na okręcie Marcin, który pomógł zorganizować nasz powrót, pokładowa sala widowiskowa jeszcze nie widziała tylu gości. To było coś absolutnie niewiarygodnego. Wszyscy traktowali nas jak bohaterów. Pasażerowie chcieli z nami rozmawiać, napić się wina, zrobić zdjęcie. Gdyby nie „Zaandam", być może wydostalibyśmy się z Wyspy Króla Jerzego dopiero w maju. W środę 14 stycznia na lotnisku w Buenos Aires czekamy na lot do Paryża. W kolejce do odprawy zauważam znajomą twarz. To Tomasz Szponder, prezes zarządu Organizacji Środowiskowej AZS Poznań, który wiele lat temu podpisywał ze mną umowę sprzedaży „Polonusa". Ściskamy sobie dłonie na powitanie i mówię: „Właśnie straciłem jacht".*

„Polonus" był bardzo dobrze przygotowany do wyprawy. Gdy dopłynął do Falklandów, na jachcie nie było nawet jednej przepalonej żarówki. To zasługa bosmana oraz starannych wielomiesięcznych przygotowań. Gdy załoga dostała się na pokład po wypadku, zastała zalane akumulatory, popalone klemy – nie było nawet możliwości sprawdzenia, co się stało z silnikiem.

Piotr Mikołajewski: *To wydarzenie nie zmienia mego patrzenia na żeglarstwo i dalekie rejsy. Taki wypadek może się zdarzyć niezależnie od tego, jak dobrze się przygotujesz, ile lat żeglujesz po oceanach i jakie masz doświadczenie w polarnej żegludze. Oczywiście, można powiedzieć, że powinniśmy być ostrożniejsi. Nie rzucać kotwicy w nieznanym miejscu, nie stawać przy brzegu, ale przecież tak postępując, to jakby zrezygnować z prawdziwego żeglowania. Niektórzy doszukują się sensacji i błędów załogi. Ale przecież tam nie wydarzyło się nic szczególnego. Na 6, 8 metrach głębokości normalnie się staje na kotwicy, wypuszcza odpowiednią długość łańcucha, pilnuje głębokości i odchodzi, gdy zaczyna się zmniejszać. Tak chcieliśmy zrobić, ale pojawił się problem z silnikiem. Przy silnym dopychającym wietrze, 50 metrów od brzegu, nie ma możliwości postawienia żagli, nie ma też czasu, by zejść do maszyny, wyczyścić filtr, naciągnąć ponownie sprzęgła. Czy dziś coś zrobiłbym inaczej? Oczywiście, że tak. Nie podszedłbym tak blisko brzegu i krążył jachtem, czekając na ponton.*

„Polonus" nie dopłynął do Georgii Południowej. 5 stycznia, w rocznicę śmierci Shackletona, na jego grobie w Grytviken pewnie ktoś inny zapalił znicz. Wieniec na mogile argentyńskiego marynarza Felixa Artuso złożą polscy żeglarze z jachtu „Zimorodek", którzy planują dotrzeć do Grytviken w marcu 2015 roku.

Tekst Andrzej Minkiewicz
Zdjęcia Marcin Grabiec

21 000 głosów w plebiscycie „Wiatru”

Dobrochna Nowak i Katarzyna Sałaban zwyciężyły w plebiscycie Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr”. Czytelnikom i wszystkim nominowanym dziękujemy za udział w głosowaniu, a zwyciężczyniom – gratulujemy.

Katarzyna Sałaban...

...i Dobrochna Nowak do ostatnich minut głosowania walczyły o zwycięstwo.

Przypomnijmy. Po długich dyskusjach i konsultacjach redakcja przyznała dziewięć nominacji. Karol Jabłoński – za mistrzostwo świata i mistrzostwo Europy w bojerowej klasie DN. Mirosław Lewiński – za okołoziemski rejs szlakiem Władysława Wagnera. Przemysław Miarczyński – za wicemistrzostwo świata w olimpijskiej klasie RS:X. Piotr Myszka – za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X. Dobrochna Nowak i Katarzyna Sałaban – za rejs małym jachtem na Islandię w trudnych warunkach. Jolanta Ogar – za mistrzostwo świata i mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie 470. Iwona i Marek Tarczyńscy – za realizację projektu Nurtem Schengen. Karolina Winkowska – za drugie w karierze mistrzostwo świata w kitesurfingu. Natomiast Ryszard Wojnowski – za opłynięcie bieguna północnego.

Krótko po rozpoczęciu głosowania na czele rankingu internautów znalazły się dwie kandydatury: Dobrochny Nowak i Katarzyny Sałaban oraz Jolanty Ogar. Dobrochna i Katarzyna dotarły na Islandię jachtem „Atlantic Puffin” (typ Maxus 22, długość: 6,36 m), który stocznia Northman zbudowała na okołoziemski rejs Szymona Kuczyńskiego Maxus Solo Around. Niekiedy wiało do 58 węzłów, a temperatura nie przekraczała siedmiu stopni.

Nowak i Sałaban to doświadczone żeglarki młodego pokolenia, które ze swej morskiej i oceanicznej pasji uczyniły sposób na życie. Dobrochna budowała z Szymonem Kuczyńskim setkę „Lilla My”, a później żeglowała z nim po Karaibach oraz przez Atlantyk z zachodu na wschód. Katarzyna pływa od 14 lat. Przemierzyła ponad 40 000 mil, trzykrotnie pokonując Atlantyk na „Fryderyku Chopinie” (od 2013 roku jest pierwszym oficerem na tym żaglowcu). Pływała też na „Pogorii”, „Zawiszy Czarnym” oraz na żaglowcu „Kapitan Borchardt”.

Niektórzy mogli być zaskoczeni bardzo wysoką pozycją w plebiscycie Jolanty Ogar, wciąż mało znanej zawodniczki z klasy olimpijskiej, która żegluje w austriackiej załodze z Larą Vadlau. Jednak przyznać trzeba, że żaden inny polski żeglarz nie odniósł w minionym roku tak dużych sukcesów w żeglarstwie sportowym. Jola zdobyła mistrzostwo świata, mistrzostwo Europy, wygrywała też regaty Pucharu Świata ISAF, a w plebiscycie „Wiatru” przegrała o włos. Jola jest dziś najlepszą załogantką w klasie 470 na świecie. Żałować można tylko tego, że nie pływa pod polską banderą. – Walczę o medale dla Austrii, ale każdy z nich jest po trosze polski, bo wywalczyła go polska zawodniczka. Jeśli uda nam się z Larą stanąć na podium podczas igrzysk w Rio de Janeiro, w jakiejś mierze będzie to także polski sukces – przekonuje Jolanta Ogar. Trzecie miejsce zajął Karol Jabłoński nominowany za mistrzostwo świata i mistrzostwo Europy w bojerowej klasie DN.

Konkurs „Wiatru” trwał ponad miesiąc. Pierwszy głos oddano 12 grudnia na Ryszarda Wojnowskiego. Ostatni – 15 stycznia o godz. 21:59:58 na Iwonę i Marka Tarczyńskich. W plebiscycie brało udział 54 proc. kobiet i 46 proc. mężczyzn. 75 proc. uczestników głosowania korzystało z komputerów, a 25 proc. z urządzeń mobilnych. Łącznie oddano 20 884 głosy (średnio jedna osoba zagłosowała 3,9 raza przez cały konkurs). Na Dobrochnę Nowak i Katarzynę Sałaban oddano 45,8 proc. głosów (9575 głosów), natomiast na Jolantę Ogar – 45,6 proc. głosów (9523 głosy).

FOT. ZEWOCEANU.PL (2)

PARTNERZY PLEBISCYTU

ZOOM.ME Najlepszy prezent to Ty

GoPro Be a HERO.

HENRI LLOYD

PARKER

Bajeczne rejsy po Karaibach!

Mamy duże doświadczenie
w organizacji karaibskich rejsów i ciekawą ofertę.
Nasz skipper zna Karaiby, jak własną kieszeń –
prowadził tam już ponad 100 rejsów.
Pływamy tylko na dużych i wygodnych katamaranach.
Organizujemy karaibskie rejsy rumowe i szantowe.
Żeglowali z nami: Marek Szurawski,
Jurek Porębski i Andrzej Korycki.
Czarterujemy jachty (ze skipperem lub bez).
Mamy konkurencyjne ceny.
Zapraszamy też na Polinezję Francuską i Seszele.

www.rejsy-po-karaibach.pl • tel. +48 609 591 991

Zaskakujący sztormiak Henri Lloyd

Kurtka Offshore Elite, nagroda w plebiscycie Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr", jest tak lekka, że zaskoczy nawet najbardziej wybrednych żeglarzy. Przymierzmy ją, by sprawdzić, jak się nosi.

Odwiedzamy salon firmowy marki Henri Lloyd. Wybieramy sklep w poznańskim Starym Browarze, gdzie bez trudu odnajdujemy kolekcję żeglarską Offshore bogatą w kolory, rozmiary i modele sztormiaków. Offshore Elite rzeczywiście jest bardzo lekki. Doskonałe parametry zawdzięcza tkaninie Gore-Tex z technologią slide glide (Henri Lloyd ma wyłączność na stosowanie tego materiału). Kurtka występuje w fasonie damskim i męskim. W rozmiarach od S do XXL. W kolorach czerwonym, niebieskim i karbonowym, który wydaje się najbardziej elegancki (sprawdzi się nie tylko na wodzie, ale też w codziennym użytkowaniu). Chowany w kołnierzu kaptur we wszystkich modelach jest w tym samym odblaskowym odcieniu.

Kurtka ma solidny gruby zamek chroniony zakładką na rzep na całej długości. Zamek możemy odpinać od góry lub od dołu. Poza tym są dwa ściągacze – pierwszy w dolnej krawędzi, drugi w pasie. Pozwalają one dokładnie dopasować kurtkę do sylwetki. Oglądając wnętrze sztormiaka, zwracamy uwagę na staranne klejenie wszystkich szwów oraz na wewnętrzną kieszeń zapinaną na zamek. Na zewnątrz są dwie dolne kieszenie z zakładkami na rzep oraz dwie górne (piersiowe) z suwakami, które nie przepuszczają wody. W rękawach wszyto podwójne mankiety: wewnętrzny i zewnętrzny. Oba mają paski ściągające

Sternik w sztormiaku Offshore Elite. Fot. Paul Wyeth

z rzepami, więc woda nie ma szans wedrzeć się do środka. Na lewym rękawie, na wysokości przedramienia, znajduje się kieszeń na telefon lub ręczny GPS. Na obu rękawach oraz z przodu na wysokości piersi umieszczono elementy odblaskowe.

Projektanci współpracujący z marką Henri Lloyd sporo czasu poświęcili na stworzenie ciekawych rozwiązań w kapturze, które nazwano Optivision Hood System. Uwagę zwraca przede wszystkim kilkucentymetrowy daszek z przezroczystymi plastikowymi okienkami poszerzającymi pole widzenia. Kiedy zakładamy kaptur i zapinamy kołnierz grubą taśmą na rzep, tylko oczy pozostaną nieosłonięte. Kaptur Offshore Elite można dokładnie dopasować do głowy. Pozwalają na to dwa ściągacze oraz górna taśma z rzepem. Po krótkiej przymiarce jesteśmy opatuleni szczelnie i ze wszystkich stron.

Przed nami już 52. sezon marki Henri Lloyd, stworzonej w Anglii przez Polaka z Brodnicy Henryka Strzeleckiego. Walczył on w artylerii drugiego korpusu generała Andersa. Po wojnie osiadł w Anglii, pracował między innymi w fabryce włókienniczej i uzupełnił wykształcenie na uniwersytecie w Leeds. Nazwisko Strzelecki było trudne do wymówienia dla Anglików, zyskał więc przydomek „Mr Henri". Firma Henri Lloyd upowszechniła stosowanie w odzieży żeglarskiej membran Gore-Tex i zapięć Velcro, czyli popularnych rzepów, a także nierdzewnych nylonowych suwaków czy ochronnych wodoszczelnych taśm wzmacniających szwy. W ubraniach Henri Lloyd pływali najlepsi żeglarze: Francis Chichester, Robin Knox-Johnston, Chay Blyth, Ben Ainslie, Roman Paszke i Krystyna Chojnowska-Liskiewicz. W 1985 roku Mr Henri otrzymał z rąk królowej Elżbiety II Order Imperium Brytyjskiego – The Most Excellent Order of the British Empire.

Henryk Strzelecki bywał w Polsce, odwiedzał Brodnicę, gdzie od 1993 roku działa polski oddział firmy. Był wizjonerem, romantykiem oraz osobą niezwykle skromną i pełną ciepła. Zmarł dwa lata temu w wieku 87 lat.

PARTNERZY PLEBISCYTU

ZOOM.ME Najlepszy prezent to Ty
GoPro Be a HERO.
HENRI LLOYD
PARKER

Z kamerą GoPro HERO4 na surfing...

...na narty (przymocowana do ręcznego statywu)...

...lub na wakeboard.

HERO4, czyli jakość w każdych warunkach

Testujemy HERO4 Silver – pierwszą kamerę GoPro z dotykowym ekranem. Urządzenie jest jedną z nagród w plebiscycie Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr”.

Sportowe kamery GoPro, stworzone do filmowania i robienia zdjęć w każdych warunkach, nie boją się wody, deszczu, piasku ani silnych wiatrów. Sprzęt doskonale sprawdza się także na głębokościach (do 40 metrów). Producent oferuje ponadto bardzo wiele akcesoriów i uchwytów, dzięki którym zamontujemy kamerę niemal w każdym miejscu.

Jednym z nowszych urządzeń GoPro jest model HERO4 Silver. Producent po raz pierwszy wyposażył swą kamerę w dotykowy ekran ułatwiający obsługę. Wyświetlacz pozwala zmieniać ustawienia i podglądać obraz, gdy urządzenie jest już zamontowane i pracuje. To duża wygoda – możemy teraz łatwiej ustawić kamerę pod odpowiednim kątem, by uzyskać najlepsze ujęcia. HERO4 Silver różni się od poprzedniczek także tym, że jej boczny przycisk, który wcześniej służył do włączania Wi-Fi, teraz ma kilka dodatkowych funkcji. Możemy na przykład nakładać na film tak zwane hilights tags, dzięki którym program GoPro szybko wyszuka nasze ulubione fragmenty. Przycisk prowadzi także do ustawień kamery – możemy tu zmienić parametry, na przykład rozdzielczość, liczbę klatek na sekundę czy kąt widzenia.

Zmieniono również baterię. Ma teraz inny kształt i jest wkładana od dołu, a nie od tyłu, jak w poprzednich modelach. Rozbudowano tryb protune, który działa nie tylko podczas filmowania, ale również w trakcie robienia zdjęć. Pozwala ustawiać nasycenie barw, ostrość, czułość ISO, balans bieli czy korektę ekspozycji. Kamerę wyposażono w matrycę 12 MP. Aby użytkownik mógł dostosować jakość i rozmiar nagrywanego pliku do swoich potrzeb, mamy aż dziewięć różnych rozdzielczości, a w każdej z nich można zmieniać liczbę klatek na sekundę, co pozwala nagrywać bardzo płynny materiał nawet w najwyższej rozdzielczości. Najciekawszą opcją jest nagrywanie w wysokiej jakości 1080p SuperView nawet przy 60 klatkach na sekundę.

Oprócz kamery i instrukcji do zestawu GoPro HERO4 Silver dołączono trzy rodzaje tylnych drzwiczek chroniących urządzenie: standardowe plastikowe drzwiczki gwarantujące ochronę i wodoszczelność, zamknięcie typu skeleton zabezpieczające kamerę jedynie przed wypadnięciem z obudowy (doskonałe dla osób oczekujących wysokiej jakości dźwięku) oraz drzwiczki touch pozwalające korzystać z ekranu dotykowego (gwarantują wodoszczelność do trzech metrów). Dostajemy też baterię wraz z kablem USB, dwa przylepce na klej 3M – jeden do powierzchni płaskich i jeden do półokrągłych, a także dwie szybkozłączki oraz trójosiowe ramię.

Rozpoczynając zabawę z GoPro, warto wybrać ciekawe i przydatne akcesoria. Na przykład head strap, czyli pasek pozwalający filmować z głowy lub kasku – jadąc na rowerze lub na nartach, monopod, czyli teleskopowy statyw, który trzymamy w ręce, albo suction cup, czyli przyssawkę do płaskich równych powierzchni – na przykład do pokładów łodzi i karoserii samochodów.

Początkujący użytkownik powinien przede wszystkim ustawiać kamerę pod odpowiednim kątem (tu przydatny będzie wbudowany wyświetlacz). Często jednak nie mamy dostępu do wyświetlacza, więc warto skorzystać z aplikacji na smartfony i tablety, która pozwala na naszym osobistym urządzeniu rozpoczynać i zatrzymywać nagranie, zmieniać tryb pracy kamery i korzystać z innych ustawień. Pamiętajmy, że baterie w urządzeniach elektronicznych potrafią płatać figle, bo zwykle wyczerpują się w najmniej odpowiednich momentach. Dlatego jeśli nie korzystamy z ekranu, możemy go wyłączyć lub uruchomić samoczynne usypianie wyświetlacza.

GoPro HERO4 Silver to doskonała kamera dla osób aktywnych, chcących dokumentować czas spędzany na treningach. Jest bardzo funkcjonalna w każdych warunkach i gwarantuje wysoką jakość obrazu. Znakomicie nadaje się również do codziennego filmowania i fotografowania. *Kuba Olejnik*

FOT. GOPRO.COM (2), KUBA OLEJNIK

PARTNERZY PLEBISCYTU

ZOOM.ME Najlepszy prezent to Ty

GoPro Be a HERO.

HENRI LLOYD

PARKER

NAJLŻEJSZA

NAJBARDZIEJ ODDYCHAJĄCA

ODZIEŻ OFFSHORE

ŻADNYCH KOMPROMISÓW

• 30% lżejszy i 20% bardziej oddychający niż najlepszy w swojej klasie poprzedni model.
• Tkanina GORE-TEX® z technologią Slide Glide.
• Żadnych kompromisów pod względem wytrzymałości - stworzony by przetrwać.
• Regulowany system kaptura OPTIVISION Hood System.

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX PRODUCTS

ELITE

HENRI LLOYD

MARINE 2015

www.henrilloyd.pl

Kontakt: Brodnica, ul. Mazurska 9, tel. (56)49-822-64, e-mail: hlbiuro@henrilloyd.pl

Adresy sklepów: Gdynia, C.H. KLIF Al. Zwycięstwa 256, **Kraków**, Galeria Kazimierz, Podgórska 34, **Warszawa**, C.H. Panorama Al. Witosa 31, **Poznań**, C.H. Stary Browar, Półwiejska 42, **Toruń**, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, **Wrocław**, D.H. RENOMA, Świdnicka 40, **Szczecin**, ul. Przestrzenna 11, **Sochaczew**, ul. Warszawska 33c

W spokojne dni można zarzucić wędkę.

Gdy wieje i zimno, wachtę na chwilę przejmuje samoster.

Rejs roku Ryszarda Wojnowskiego

Ryszard Wojnowski dowodził jachtem „Lady Dana 44" – pierwszą polską jednostką, która opłynęła biegun północny. O trudach wyprawy kapitan opowiada Kamili Ostrowskiej.

W arktyczny rejs załoga wyruszyła w czerwcu 2013 roku. Kapitan Wojnowski postawił sobie dwa cele: zdobyć Przejście Północno-Wschodnie (pierwsza próba sforsowania tego szlaku przez polski jacht) oraz opłynąć biegun w trakcie jednego sezonu nawigacyjnego.

„Lady Dana 44" żeglowała wzdłuż brzegów Rosji na wschód aż do Cieśniny Beringa. Tam rejs został przerwany, gdyż dalszą drogę uniemożliwił mróz, który zamknął Przejście Północno-Zachodnie wśród lodowych wód na północ od Kanady. Jacht zatrzymał się w Vancouver. W maju 2014 roku wyruszył w dalszą drogę. W kilku etapach dotarł do portu Nome na Alasce. Tu rozpoczął żeglugę na wschód, kontynuując przerwany rejs dookoła bieguna. Trasa wiodła przez Cieśninę Beringa, Morze Beauforta, port Tuktoyaktuk w północno-zachodniej Kanadzie, Cambridge Bay na Wyspie Wiktorii, Gjoa Haven na Wyspie Króla Jerzego, Cieśninę Bellota oddzielającą wyspę Somerset od półwyspu Boothia, Fort Ross, Cieśninę Lancastera oraz Pond Inlet na północy Ziemi Baffina. Tu zakończył się rejs przez Przejście Północno-Zachodnie („Lady Dana 44" jest pierwszą polską jednostką, która pokonała ten szlak z zachodu na wschód). Do Europy jacht wrócił przez Morze Baffina, port Nuuk na Grenlandii i północny Atlantyk.

Ryszard Wojnowski na cieplejszych wodach.

Ryszard Wojnowski dowodził w czasie całego rejsu – od Sopotu do Sopotu – spędzając na pokładzie 278 dni. Jacht zamknął pętlę przy sopockim molo 28 września 2014 roku i w ten sposób został pierwszą polską jednostką, która opłynęła biegun północny. W dwóch rejsach „Lady Dana 44" pokonała 19301 mil. Za ubiegłoroczny etap wyprawy Ryszard Wojnowski drugi rok z kolei otrzymał nominację w plebiscycie Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr". Także drugi rok z kolei zdobył nagrodę Rejs Roku – Srebrny Sekstant.

Kamila Ostrowska: Po pierwszym etapie wyprawy „Lady Dana 44" zimowała w Vancouver. Od czego się zaczęła dalsza droga?

Ryszard Wojnowski: Poleciałem do Kanady z Lechem Romanowskim, moją prawą ręką. Pomalowaliśmy dno, przeprowadziliśmy drobne naprawy, zgromadziliśmy zapasy żywności i zamontowaliśmy nową tratwę ratunkową, bo poprzednia uciekła na Morzu Beringa. Po przygotowaniu jachtu zaczęliśmy pływać po akwenach Kolumbii Brytyjskiej, a potem wzdłuż wybrzeża Alaski. Żeglowaliśmy od portu do portu. Zmieniające się załogi zgodnie twierdziły, że to chyba jeden z najpiękniejszych obszarów do żeglugi, ładniejszy nawet od Norwegii. Są tam góry, lasy, lodowce, jest także mnóstwo ryb. Łowiliśmy w pobliżu miasta Homer na Alasce. To stolica halibuta. Jeśli złowiona ryba ci się nie podoba, wrzucasz ją do wody i za chwilę wyciągasz kolejną. Złowiliśmy pięć dużych halibutów. Więcej nie zmieściło się w lodówce. Wcześniej wykupiliśmy licencję na połów, która kosztuje około 100 USD.

Jakich formalności trzeba dopełnić, by żeglować w tym regionie?

Jeśli wpływasz do USA jachtem, to nawet jeśli jesteś obywatelem kraju bezwizowego, wizę trzeba mieć. Można ją załatwić na miejscu, ale to jest droższe. Warto pamiętać o obowiązku wizowym szczególnie wtedy, gdy mamy na pokładzie kogoś z zachod-

Spotkanie z polującymi Inuitami.

Majestatycznie i groźnie.

Nie przeszkadzać morsom: siesta podbiegunowa.

Część załogi jachtu „Lady Dana 44".

FOT. ARCHIWUM R.WOJNOWSKIEGO I ZAŁOGI „LADY DANA 44" / WWW.LADYDANA44.PL (9)

niej Europy. Taka osoba podczas zwykłej podróży samolotem o nic się nie musi martwić i często zapomina, że na jachcie wiza jest niezbędna.

Przy odprawie mieliśmy zabawną sytuację. Urzędniczka uznała, że broni pewnie nie mamy na pokładzie, na co odparłem, że owszem – mamy karabin. Usłyszałem wtedy, że to nie szkodzi. I zapytała czy przypadkiem nie mamy żywności z Polski, bo to ich bardziej interesuje. Karabin to nie kłopot, a jedzenie z Polski – tak. W ten sposób Amerykanie chronią swój rynek. Bo na przykład ich ser, kilogram za 70 zł, nie wytrzymałby konkurencji z naszymi produktami. Oczywiście oficjalnie mówią, że to przepisy sanitarne.

Amerykańska wiza to jeszcze nie wszystko. W USA w każdym porcie trzeba się meldować, odprawiać i dodatkowo płacić. Po tych formalnościach dostajemy permit to proceed, czyli pozwolenie na kontynuowanie żeglugi do następnego portu. W Rosji odpowiednikiem tego dokumentu są listy załogi, które okazujemy w portach do postemplowania. Ale w Rosji, gdy wykupimy wizę, to później nie uiszczamy już dodatkowych opłat.

A w Kanadzie?

Tam odprawiamy się tylko raz. Później już ich nie interesuje, gdzie żeglujemy.

Na jakie temperatury trzeba być przygotowanym?

Temperatura wynosiła około 5 stopni Celsjusza. Przeważnie jest tam sucho, więc zimno nie jest bardzo dokuczliwe. Wewnątrz łódki utrzymywaliśmy 18 stopni. W przedsionku, gdy był zamknięty – 14. W podkoszulku nie da się wyjść, ale całą trasę przejechałem w jeansach, koszuli, polarze i sztormiaku. Ani razu nie użyłem ubrań termicznych. W zasadzie potrzebny był taki sam zestaw jak w maju na Bałtyku. Oczywiście pod warunkiem, że działa autopilot. Gdyby się zepsuł, trzeba by dłużej postać za sterem i wtedy można by zmarznąć.

Komfortową temperaturę na jachcie zawdzięczamy izolacji w burtach (od linii wodnej w górę) oraz w pokładzie. Poza tym mamy ogrzewanie Webasto. Na Atlantyku, gdy temperatura się podniosła do 14 stopni, nie musieliśmy już włączać ogrzewania.

Jak wyglądało życie na jachcie?

Podzieliliśmy się na trzy wachty. Kiedy na pokładzie było siedem osób, kapitan nie miał wachty. Ranek zaczynaliśmy śniadaniem, a około 16.00 robiliśmy obiad. Staraliśmy się dobrze odżywiać. Mieliśmy weki i trochę złowionych ryb. Wieczorem zjadaliśmy kolację i około 20.00 włączaliśmy film, na przykład Jamesa Bonda. I tak na okrągło. Poza tym zwykłe jachtowe obowiązki: sprawdzanie map pogodowych, lodowych, kontrola generatora i akumulatora, zmienianie żagli...

„Lady Dana 44" jest komfortowym jachtem. Co najmniej raz w tygodniu braliśmy kąpiel, chociaż w tych rejonach, w chłodzie, człowiek się za bardzo nie poci. Mamy odsalarkę, ale trzeba pamiętać, że ona działa tylko w wodzie o temperaturze powyżej dwóch stopni Celsjusza. Od zera do dwóch stopni urządzenie filtruje niedokładnie i wtedy woda jest niesmaczna.

Jakie panowały nastroje?

Czasem długie przebiegi dawały się we znaki. Gdy wypłynęliśmy z portu przed Aleutami (wyspy otaczają pierścieniem Morze Beringa) i płynęliśmy do Nome na Alasce, po trzech dniach załoga spytała, gdzie jest następny port, do którego wchodzimy. Odpowiedziałem, by poszukali na mapie. Po dłuższym czasie doszli do wniosku, że w okolicy nie ma przystani. Patrzyli zdziwieni. Potwierdziłem: następny port to dopiero Nome.

Pierwsza część trasy to rozbiegówka, miała raczej turystyczny charakter. Później zaczął się etap właściwy, czyli kontynuacja okrążania bieguna. Z Nome do Sopotu płynęliśmy 55 dni, z czego tylko pięć spędziliśmy w portach. Koledzy byli trochę zawiedzeni, że było tak mało zwiedzania. Ale w Arktyce jest taka zasada, że jak możesz, to płyniesz. Codziennie oglądaliśmy prognozy pogody. Wynikało z nich, że goni nas sztorm, więc nie mogliśmy się ociągać. Na północnym Atlantyku im później, tym gorzej.

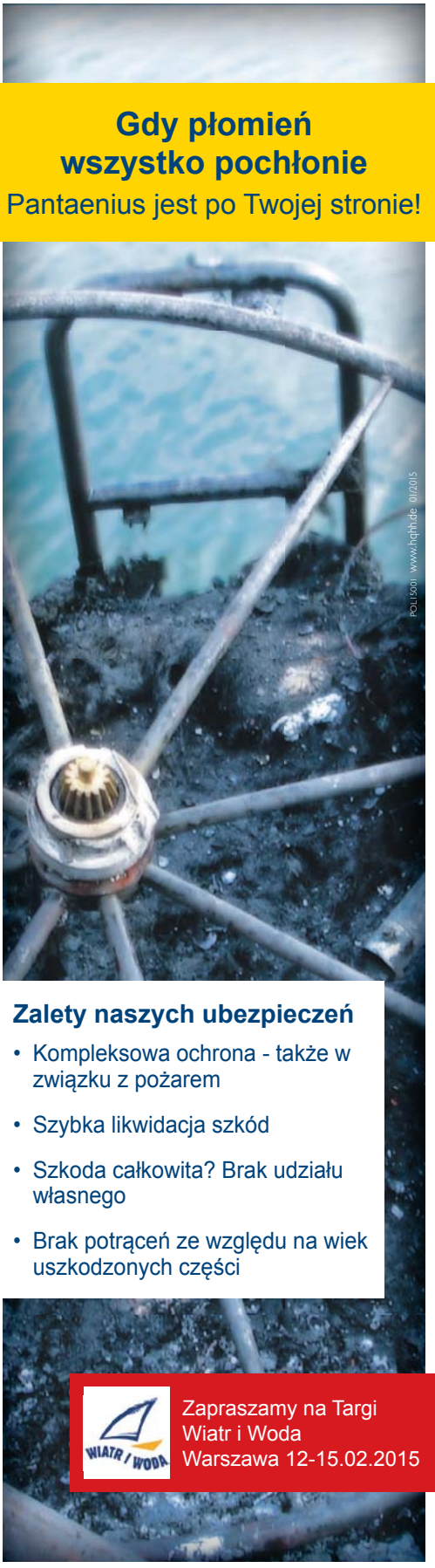
Jak wygląda sztormowanie na północy? Czy jest porównywalne na przykład do bałtyckiego?

Bałtyk jest najgorszym morzem na świecie. Jeśli ktoś przeżywał sztormy na Bałtyku, to wszędzie da sobie radę, także na północy. Najlepiej się sztormuje na otwartym oceanie, gdzie jest długa fala i dużo miejsca. Zawsze zwracam uwagę, aby mieć aktualne prognozy. Dlatego tak ważny jest internet na jachcie. Wiedząc, co się zbliża, można trochę zmienić kurs. Nawet jeśli na trasie mamy paskudny niż, gdzie w środku wieje 11 stopni Beauforta, to trochę z boku może być dziewięć i jest już o wiele lepiej.

Napotkaliście trudne warunki?

Problemem był lód. Przejście Północno-Zachodnie, zwłaszcza na trasie z zachodu na wschód, jest trudniejsze od Przejścia Północno-Wschodniego. Na północy Rosji jedyny problem jest w pobliżu Cieśniny Wilkickiego. Jeśli się nie otworzy, trzeba czekać. A jeżeli się otworzy i uda się przepłynąć za półwysep Tajmyr, raczej na pewno pokonamy całe przejście, chociażby przy brzegu. Tam do Oceanu Arktycznego uchodzą wielkie rzeki syberyjskie, przez co woda ma temperaturę 5, 7 stopni. Więc można spokojnie płynąć aż do Cieśniny Beringa.

W Przejściu Północno-Zachodnim napotykamy więcej przeszkód. W czasie naszego rejsu pierwszy lód pojawił się przy ▷



REGENERUJEMY CZĘŚCI DO OGRZEWAŃ POSTOJOWYCH
W JACHTACH ORAZ ŁODZIACH MOTOROWYCH
serwis 83 371 54 66, serwis@kotpol.pl
regeneracja 83 371 54 65, kotpol@kotpol.pl
www.kotpol.pl

KOTPOL
ROK ZAŁOŻENIA 1985
P.U.H.P. KOTPOL Tadeusz Kot
21-560 Międzyrzec Podlaski, ul. Kościuszki 80

OFERUJEMY:
- regenerację części zamiennych do ogrzewań firm Webasto i Eberspächer
- dostawę części zamiennych nowych po konkurencyjnych cenach
- naprawy całych ogrzewań częściami nowymi i regenerowanymi
- naprawy ogrzewań dostarczonych przesyłką kurierską - po weryfikacji uszkodzeń i uzgodnieniu ceny usługi ogrzewanie jest naprawiane i odsyłane

Na oferowane wyroby udzielamy rocznej gwarancji!
Cena podzespołów regenerowanych to ok. 50% ceny nowych

Point Barrow, na północnym skraju Alaski. Następny – między Gjoa Haven a Cieśniną Bellota. To kluczowy odcinek Przejścia Północno-Zachodniego. Gdy nastaje koniec sierpnia, a lód wciąż nie odpuszcza, musimy czekać. A gdy podejmiemy decyzję o odwrocie, musimy znów przepłynąć 1900 mil, by dotrzeć do Nome na Alasce. Ale to nie koniec kłopotów. Po drodze lód może nas zamknąć na północnym cyplu Alaski. Wtedy jesteśmy uziemieni do wiosny. W tym rejonie nie ma dużych rzek, więc woda ma zero stopni lub mniej. Lód się topi tylko podczas sierpniowych i wrześniowych sztormów. Niebezpieczeństwo, że można nie zdążyć, trzeba brać pod uwagę. Dlatego wszyscy się spieszą. My przepłynęliśmy przez lód, który na mapach lodowych był zaznaczony na czerwono, czyli zajmował od 70 do 100 proc. powierzchni akwenu. To właściwie zapora nie do sforsowania. Dlaczego się udało? Otóż mapy lodowe są pokazywane z opóźnieniem. Zdjęcie jest robione o 8.00 rano, a mapa jest wyświetlana o 16.00. Ponieważ widzieliśmy, jakie są warunki i z jakiego kierunku wieje, założyliśmy, że lód się odsunie od brzegu. I rzeczywiście tak się stało. Nie obyło się bez problemów. Raz musieliśmy dryfować sześć godzin w lodzie, bo nas docisnęło. Później dryfowaliśmy całą noc. Ale w końcu przepłynęliśmy Cieśninę Bellota.

Nadbudówka chroni i zapewnia dobrą widoczność.

Trzeba się spieszyć. Bariera lodowa coraz gęstsza.

Co się czuje, gdy lód się zamyka wokół jachtu?

Jest to dziwne uczucie. Z jednej strony, człowiek wie, że gdy prąd pływowy się odwróci, jacht zostanie uwolniony. Ale z drugiej strony, kiedy dookoła łodzi jest lód i nie można się ruszyć, wszyscy mają niepewne miny.

Zdarzały się momenty niebezpieczne?

Raz uderzyliśmy nocą w growler w pobliżu Grenlandii. Rozległ się spory huk i musimy teraz położyć trochę szpachli na burtę. Góry lodowe widać na ekranie radaru, a growlery, które ledwo wystają ponad wodę, są niewidoczne po zmroku. Szczególnie uciążliwa żegluga była w okolicy Point Barrow. Trafiliśmy tam na przeciwny wiatr i prąd. Płynęliśmy tak cztery doby. Jeden załogant miał tak dosyć, że chciał wysiąść. Ale w końcu przepłynął z nami całe przejście.

Co jest najważniejsze, by dobrze się przygotować do opłynięcia bieguna?

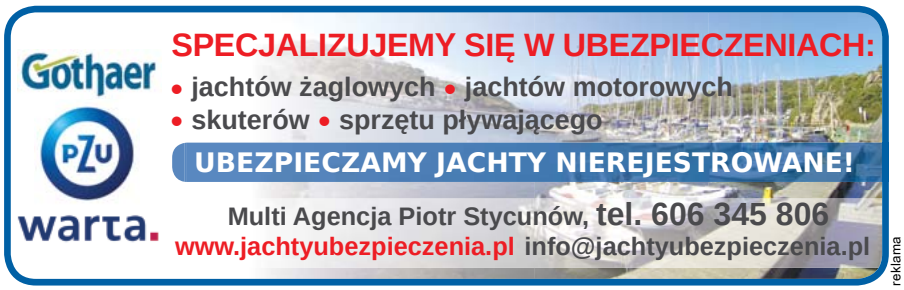
Trzeba mieć jacht, załogę, czas i pieniądze. Oraz niezbędne wyposażenie. Szalenie istotny jest internet satelitarny, dzięki któremu mamy szybki dostęp do prognoz pogody i map lodowych. Oczywiście należy poczytać o rejonie i porozmawiać z kimś, kto już tam był. Trzeba poznać wszystkie czyhające niebezpieczeństwa. Należy na przykład pamiętać, że gdy wieje mocny wiatr w stronę lądu, pole lodowe może po prostu zniszczyć jacht. W takiej sytuacji nie można pływać między lądem a masą lodu. Obroną może być ukrycie jachtu za górę lodową, która weszła na mieliznę i przeczekanie niekorzystnych warunków.

Jak witani są żeglarze w obu północnych przejściach – wschodnim i zachodnim?

W Rosji pływa się przyjemniej. Ludzie są bardzo serdeczni, zaciekawieni rejsem, jachtem, załogą – chcą nawiązywać relacje. Przychodzą nas poznać, posiedzieć z nami i pośpiewać. Na Alasce mieszkańcy jeszcze jako tako się tobą interesują, ale już w Kanadzie w ogóle nie ma z nimi kontaktu. Przypływasz do miasteczka, na przykład do Tuktoyaktuk, zgłaszasz się na policji i to jest właściwie jedyny kontakt z tubylcami. Nikogo nie obchodzi twoja obecność. Dopiero gdy spotkaliśmy Polaków w Goya Heaven – ojca Łukasza, panią Marzenę i jej męża Lary'ego, zrobiło się przyjemnie. Zaprosiliśmy ich na jacht. Opowiedzieli nam dużo ciekawych historii o Inuitach. Dowiedzieliśmy się, na przykład, że wszyscy tam podobno wolą zimę.

Dlaczego?

Bo nie ma roztopów i bagien, więc jest łatwiejszy transport. Mogą swobodnie się przemieszczać. W lodach przed Cieśniną Bellota, gdy wypłynęliśmy z pola lodowego, zbliżyła się do nas motorówka z dwoma Inuitami, którzy wybrali się na polowanie. Kolega z jachtu mówi, bym ich zapytał o warunki lodowe. W końcu to tubylcy z doświadczeniem. Ale okazało się, że to oni nas pytają o to samo, bo przecież to my mamy łączność satelitarną.



reklama

Jakie krajobrazy pan zapamiętał?

Północna część Alaski jest zupełnie płaska. Dopiero bliżej Grenlandii zaczynają się góry. Wyjątkowym miejscem jest Goya Heaven, gdzie zimował Amundsen. Obok, w Cambridge Bay, leży wrak jego statku „Maud". Przed Cieśniną Bellota spotkaliśmy barkę, która płynęła, by podnieść ten wrak i przewieźć do Norwegii. Trasa wokół bieguna to kawał świata, więc krajobraz jest rozmaity. Z kolei w Przejściu Północno-Wschodnim wszystkim najbardziej podobała się Ziemia Franciszka Józefa.

Planuje pan kolejne wyprawy?

W tym roku wracam na Grenlandię, by ją pozwiedzać, bo ostatnio nie było czasu. Obiecałem to kolegom. Gdy okrążaliśmy biegun i dopłynęliśmy do Nuuk, przyszli już nawet tamtejsi Polacy i umawialiśmy się z nimi na kolację. Ale tradycyjnie sprawdziłem prognozę i się okazało, że musimy płynąć dalej, bo inaczej będziemy mieć trzy dni sztormu prosto w dziób. Na tegoroczną wyprawę mamy jeszcze kilka wolnych miejsc.

Co pana ciągnie na północ?

Po prostu lubię tam żeglować. To piękne tereny. Nasi znajomi z jachtu „Sarema", gdy kupili łódź, postanowili płynąć trasą „mleczka kokosowego", czyli po równiku. Po dwóch miesiącach im się znudziło i wyruszyli na północ. Oczywiście, nie zawsze trzeba się od razu pchać w lody. Chciałbym popłynąć jesienią na południe, na Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Zielonego Przylądka, później na Karaiby i dalej na północ wzdłuż wschodniego wybrzeży Ameryki. Byłby to rejs dookoła północnego Atlantyku.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

reklama

430 firm na targach Wiatr i Woda

Tam trzeba być! Warszawskie targi Wiatr i Woda, największe w naszej części Europy, zagoszczą w centrum targowo-kongresowym przy ul. Marsa 56c. Impreza będzie się odbywać od 12 do 15 lutego.

Organizatorzy targów spodziewają się około 40 tys. zwiedzających. Na początku lutego na stronie www.wiatriwoda.pl rozpoczęła się internetowa przedsprzedaż biletów (normalny: 23 zł, ulgowy: 15 zł). Wejściówki nabędziemy także w kasach targowych przed wejściem na wystawę (normalny: 28 zł, ulgowy: 20 zł). Na ul. Marsa można dojechać samochodem, lokalnym pociągiem SKM lub autobusem (dokładne informacje znajdziecie na stronie www.wiatriwoda.pl w zakładce „Dojazd").

Organizatorzy przygotowali bardzo bogaty program imprez towarzyszących. Zaplanowano między innymi prezentację Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego oraz zapowiedzi dwóch niezwykłych szczecińskich wydarzeń: Baltic Tall Ships Regatta 2015 oraz The Tall Ships Races 2017.

Zapowiedziano rozstrzygnięcie konkursu Pantaenius Jacht Foto. Spotkanie z Dominikiem Życkim, członkiem załogi „Selma Expeditions" w regatach Sydney – Hobart. Spotkanie z Jean-Marie Finotem, światowej sławy konstruktorem jachtów. A także prezentację projektu Delphia Sailing Team oraz wystawę fotograficzną zatytułowaną „Polacy na Hornie".

Będą warsztaty meteo, wykłady o trymowaniu żagli, warsztaty wzywania pomocy przez UKF, ciekawe wydarzenia w strefie nurkowania oraz atrakcje dla dzieci. Piotr Banach z firmy Globtourist zaprasza na rozmowę o żeglowaniu po Seszelach. Aleksander Doba przybliży kulisy swej ostatniej wyprawy kajakowej przez Atlantyk. Natomiast Bartosz Lisek, Zbigniew Gutkowski oraz Mariusz Goliński (trener kadry PZŻ od przygotowań fizycznych i fizjologicznych) opowiedzą o diecie żeglarza regatowego (zaplanowano degustację dań liofilizowanych).

Na spotkanie z Dobrochną Nowak i Katarzyną Sałaban zatytułowane „Małym jachtem na Islandię", połączone z uroczystym podsumowaniem plebiscytu Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr", zapraszamy w niedzielę 15 lutego o 13.00 (sala A). Zobaczymy zdjęcia z wyprawy, wsłuchamy się w opowieść Dobrochny i Katarzyny, będzie też okazja, by zadać dziewczynom pytania związane z morską żeglugą na małym jachcie.

A co nas czeka w halach targowych? Firma Parker Poland, stocznia, która co chwilę zaskakuje nas ciekawymi nowościami, zaprezentuje cztery jednostki motorowe. Zobaczymy model Parker 800 Weekend, motorówkę zbudowaną w tradycyjnym nordyckim stylu, cieszącą się dużym uznaniem klientów prawie w całej Europie – od Anglii i Francji po Rosję. Ma obszerne wnętrze i duży kokpit, ale mimo swych wędkarskich i turystycznych walorów jest szybką i dzielną jednostką, która świetnie radzi sobie nawet w trudnych morskich warunkach. Zaprezentowany zostanie także wielokrotnie nagradzany w ostatnich miesiącach model Parker 750 DC, łódź nawiązująca do skandynawskich otwarto pokładowych szybkich jednostek na krótkie dzienne rejsy. Będą też dwa nowe jachty stoczni Parker Poland: Parker 630 Sport (polska premiera – o łodzi czytaj na str. 46) oraz Parker 630 Bow Rider (premiera światowa).

Stocznia Delphia Yachts, która świętuje w tym roku 25. urodziny, zaprezentuje łódź żaglową Delphia 16, ciekawy otwarto pokładowy jacht szkoleniowy, którego

reklama

pomysłodawcami są Karol Jabłoński, zawodowy żeglarz, sternik w regatach o Puchar Ameryki, oraz Adam Liszkiewicz, żeglarski menadżer i trener. To jednostka przeznaczona do wstępnego szkolenia dzieci rozpoczynających żeglarstwo sportowe w szkółkach oraz do podstawowego szkolenia dorosłych.

Zobaczymy ponadto Philę 900, kompaktowego cruisera na mazurskie jeziora z trzema kabinami i obszernym kokpitem. Będzie Delphia 33 MC (masurian concept, czyli pomysł na Mazury), elegancki jacht stworzony po środowiskowych konsultacjach, czyli niejako na zamówienie mazurskich żeglarzy, firm czarterowych i prywatnych armatorów. Na stoisku Delphia Yachts nie zabraknie też nowości. Stocznia przedstawi Nautikę 830 Soley, która jest zmodyfikowaną wersją półślizgową modelu Nautika 830. Zobaczymy też Nautikę 1110 Soley (nowość 2015), która podobnie jak inne modele z tej linii łączy zalety houseboata i typowej łodzi motorowej.

Stocznia Janmor zapowiedziała premierę nowego jachtu wypornościowego Janmor 700. Ta ciekawa konstrukcja to efekt współpracy firmy z biurem projektowym Centkowski & Denert Design Studio. Wypornościowy kadłub o niewielkim zanurzeniu, napędzany wbudowanym silnikiem Diesla lub silnikiem przyczepnym, doskonale się nadaje do śródlądowej żeglugi. Jacht ma boczne stępki, których głównym zadaniem jest ochrona dna i poprawa stateczności. Mogą też pełnić funkcję podpór ułatwiających postawienie jachtu na lądzie lub w linii brzegowej.

Na stoisku stoczni Northman jednym z przebojów może zostać kilowa wersja jachtu typu Maxus 26 (polska premiera). Zobaczymy też tę samą łódź w ciekawej armatorskiej zabudowie oraz eleganckiego i bogato wyposażonego Maxusa 33.1 RS Exclusive. W targowej hali zacumuje także jacht motorowy typu Courier 970.

Firma Dobre Jachty, przedstawiciel francuskich marek Jeanneau, Lagoon, CNB oraz Prestige, przedstawi jacht motorowy Merry Fisher 695, jedną z najnowszych produkcji stoczni Jeanneau. To łódź na rodzinne rejsy po wodach śródlądowych i przybrzeżnych. Firma Dobre Jachty zaprezentuje także swój autorski produkt Yachtvestment, stworzony z myślą o tych, którzy zakup katamarana chcą traktować nie tylko jak spełnienie marzeń, ale także jako inwestycję (w najbliższym sezonie aż pięć katamaranów będzie pracować w formule Yachtvestment, świadcząc luksusowe czartery na Morzu Śródziemnym i na Karaibach).

Firma Atsea Yachts & Charter pokaże Elana E1, ciekawą niewielką łódź kilową (długość: 6,34 m) z regulowaną głębokością zanurzenia (od 0,5 m do 1,5 m) oraz czterema miejscami do spania. Stocznia Balt-Yacht zaprasza na pokład znanej i cenionej łodzi o kadłubie półślizgowym Balt 818 Tytan. Firma przedstawi też norweskie łodzie motorowe Cormate T-27 i Cormate Sportmate 27 (premiera w Polsce). Dalpol zaprezentuje dobrze już znanego i popularnego Phobosa 25 w wersji exclusive. Antila Jacht przygotowuje na targi Antilę 33 (nowość 2015) z eleganckimi liniami i charakterystycznym załamaniem burty w rufowej części. Łódź ma asymetrycznie usytuowaną zejściówkę, trzy zamykane kabiny, pełnowymiarowe koje w mesie, przestronny i ergonomiczny kokpit ze stałym stołem oraz dwa koła sterowe.

Koniecznie wpadnijcie na stoisko Suzuki Motor Poland, gdzie zadebiutuje nowy silnik Suzuki DF200, pierwszy na świecie z rozruchem bezkluczykowym. DF200 ma doskonałe osiągi i mnóstwo zaawansowanych funkcji. Silnik wyposażono w wodoodporny i pływający pilot, który przesyła kod dostępu do układu rozruchu. Gdy znajduje się nie dalej niż metr od jednostki centralnej, sternik może uruchomić silnik.

Miłośnicy sportów motorowodnych z pewnością odwiedzą też stoisko Fundacji Polish Water Sport Federation, która jest wyłącznym dystrybutorem łodzi Mastercraft. Na targach Wiatr i Woda fundacja zaprezentuje modele MasterCraft NXT oraz MasterCraft X46 z innowacyjnym systemem do wytwarzania fali Gen 2.

NOWOŚĆ – DF200A
premiera na targach
Wiatr i Woda 2015

Silniki zaburtowe Suzuki
Suzuki oferuje szeroką gamę silników zaburtowych do celów wypoczynkowych, sportowych i komercyjnych. W naszej ofercie są silniki, które będą pasowały do wszystkich zastosowań, począwszy od lekkiego, przenośnego DF2.5 aż do potężnego DF300AP V6.

SUZUKI
Way of Life!

DF2.5 DF6 DF15A DF30A DF60AV silnik uciągowy

NOWOŚĆ

DF100A DF115A DF150TG sterowanie manetką elektroniczną SPC DF200AP bezkluczykowy system rozruchu DF300AP

Informacja o dealerach:
www.marine.suzuki.pl

LEAN BURN

reklama

„Wiatr" przyjaznego brzegu

Magazyn „Wiatr" został wyróżniony w XI edycji konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu. Grand Prix przyznano urzędom marszałkowskim województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Konkurs organizuje Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze przy współpracy z Polskim Związkiem Żeglarskim, pod patronatem Ministerstwa Sportu i Turystyki, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Polskiej Organizacji Turystycznej i Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

Grand Prix przyznano za koncepcję i realizację projektu Pętla Żuławska – wzorcowego przykładu organizacji przestrzeni wodnej sąsiadujących regionów. Magazyn „Wiatr" wyróżniono – jak podano w komunikacie jury – „za stworzenie ciekawego i bezpłatnego czasopisma dla żeglarzy, o wysokim poziomie merytorycznym i językowym".

W kategorii nowych i gruntownie zmodernizowanych przystani zbudowanych przez lokalne samorządy nagrodzono pięć inwestycji: nowoczesną przystań w Zborowie nad Jeziorem Niepruszewskim (gmina Dopiewo), przystań żeglarską na rzece Pasłęka (miasto Braniewo), przystań wodną nad Drwęcą (miasto Brodnica), rewitalizację Starego Portu na Warcie w Międzychodzie oraz rewitalizację przedwojennego portu żeglugowego na Odrze (miasto Ścinawa).

W kategorii nowo zbudowanych przystani przez podmioty prywatne nagrodzono trzy inwestycje: prężnie działającą Marinę Gliwice, nowoczesną marinę Pod Czarnym Bocianem na rzece Warta oraz dużą, bezpieczną i gościnną przystań jachtową w Suchaczu na Zalewie Wiślanym.

W kategorii dużych inwestycji zrealizowanych przez podmioty publiczne wyróżniono Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Warszawa za rewitalizację Kanału Augustowskiego, zabytkowego szlaku wodnego o niezwykłych walorach turystycznych i krajobrazowych. W grupie innych inicjatyw zrealizowanych przez organizacje pozarządowe oprócz magazynu „Wiatr" wyróżniono Fundację Szerokie Wody – za wieloletnią organizację wiślanego Flis Festiwalu, jednego z najlepszych produktów turystycznych Mazowsza, oraz Wrocławski Klub Wodniaków PTTK Wiadrus – za 60-letnią działalność popularyzującą turystykę kajakową na Odrze oraz za wspieranie domów dziecka i dzieci z najuboższych rodzin.

Nagrody indywidualne otrzymali Wojciech Kujawski – za opracowanie i wydanie serii wydawnictw prezentujących dawny potencjał wodny Warmii i Mazur – oraz Marek Winiarczyk – za wieloletnie działania na rzecz niepełnosprawnych, organizowanie szkoleń, rejsów i regat żeglarskich.

Uroczyste ogłoszenie wyników konkursu i wręczenie nagród odbędzie się podczas warszawskich targów Wiatr i Woda (scena główna w centrum wystawienniczym przy ul. Marsa 56c), w sobotę 14 lutego o godz. 12.00. Po uroczystości zaplanowano debatę pod hasłem „Co czynić, by polskie brzegi były bardziej przyjazne?".

reklama

Snowsail 2015 na Stogu Izerskim

Trzecia edycja Mistrzostw Polski Żeglarzy i Motorowodniaków w Narciarstwie i Snowboardingu Snowsail zagości w Świeradowie Zdroju od 6 do 8 marca.

Organizatorem jest szkoła żeglarstwa 4winds z Gdyni. Zawody odbędą się na terenie ośrodka Ski & Sun dysponującego koleją gondolową. Wystartować może każdy, kto ma dowolny patent żeglarski lub motorowodny. Przy zgłoszeniu można też przedstawić swoje zdjęcie wykonane na jachcie. Uczestnicy mogą skorzystać z noclegów, wyżywienia i karnetów w promocyjnych cenach. Zaplanowano zawody w czterech kategoriach wiekowych, konkurencję dodatkową: Zawody Kapitańskie o Złoty Dzwon, a także koncert szantowy i biesiadę żeglarską.

SNOWSAIL

Sponsorzy i fundatorzy nagród: D.A.D, Eljacht, Hornet, Smart, Bryt Sails, Windy, Skyboat, Draco, Code Zero, Lyo Food, Mix Czarter, Baltica Yachts, CWM, Samotnia, Voly, Bergsport, Roshner, Marina Gliwice, targi Boatshow, Vships.

Patroni: Polski Związek Żeglarski, Polski Związek Narciarski, ISSA, prezydent Gdyni, burmistrz Świeradowa Zdroju.

Zapisy i informacje:
www.snowsail.4winds.pl.

Nowe targi Olsztyn Water Show

Przy okazji inauguracji nowej mariny i centrum rekreacyjnego Ukiel w Olsztynie odbędą się Targi Sportów Wodnych Olsztyn Water Show. Termin: pierwszy weekend letnich wakacji – 27 i 28 czerwca.

Imprezę organizuje firma SaLiNe Group (www.salinegroup.pl). Przy kei Centrum Rekreacyjmo-Sportowego Ukiel zobaczymy jachty żaglowe i motorowe, skutery wodne, sprzęt windsurfingowy, kitesurfingowy, kajaki oraz rowery wodne. Na rozległym terenie przy nowoczesnej plaży miejskiej OSiR powstaną stoiska z osprzętem żeglarskim i sprzętem nurkowym. Pojawią się też przedstawiciele firm czarterowych i agencji organizujących rejsy. Informacji o nowej imprezie szukajcie na Facebooku (Olsztyn Water Show).

– Kiedy podejmowaliśmy decyzję o modernizacji nabrzeży jeziora Ukiel i utworzeniu nowoczesnego centrum rekreacyjnego, mieliśmy nadzieję, że w tym uroczym zakątku zagoszczą właśnie takie wydarzenia, jak targi Olsztyn Water Show – mówi Piotr Grzymowicz, prezydent Olsztyna. – Obiekt prezentuje europejski poziom. Pomosty, tarasy widokowe, ścieżki spacerowe, sala konferencyjna, a także lokale gastronomiczne – wszystko to gwarantuje komfortowe korzystanie z oferty targowej.

Ceny dla wystawców są wyjątkowo atrakcyjne. Opłata za miejsce dla łodzi przy molo wynosi od 240 zł do 320 zł netto. Metr kwadratowy na lądzie kosztuje, w zależności od miejsca, od 60 zł do 80 zł netto.

– Zobaczyć wymarzony sprzęt na żywo to zupełnie coś innego niż oglądanie zdjęć w katalogach czy w internecie. Poza tym to właśnie bezpośredni kontakt z drugim człowiekiem sprawia, że realizujemy nasze marzenia, rozwijamy pasje i taki właśnie będzie Olsztyn Water Show – mówi Adrian Kwiatkowski, prezes SaLiNe Group. – Jestem przekonany, że impreza przypadnie do gustu wystawcom, mieszkańcom oraz turystom przybywającym na Warmię i Mazury.

Centrum Ukiel, zarządzane przez Ośrodek Sportu i Rekreacji w Olsztynie, to najnowocześniejsza infrastruktura sportowo-rekreacyjna na Warmii i Mazurach. Obejmuje jedną z największych w kraju wypożyczalni sprzętu pływającego. Na wodniaków czeka aż 213 jednostek pływających, które mogą zabrać na pokład 668 osób. To między innymi 20 omeg, łódź kabinowa, 7-osobowa motorówka czarterowana ze skipperem, ponad 80 kajaków różnej wielkości, 55 rowerów wodnych, 25 łodzi wiosłowych, 10 desek windsurfingowych i kilka canoe. Więcej informacji o centrum Ukiel znajdziecie na stronie internetowej www.ukiel.olsztyn.eu.

reklama

EKO3STOŚĆ sodowanie

NAWET NAJLEPSZE ŁODZIE WYMAGAJĄ KONSERWACJI.
Żeglarze o tym dobrze wiedzą.

SZYBKA, INNOWACYJNA I BEZPIECZNA DLA ŚRODOWISKA ALTERNATYWA CZYSZCZENIA ŁODZI METODĄ SODOWANIA.

IDEALNA DLA ŻEGLARZY, STOCZNI, ARMATORÓW I TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

SODOWANIE – ekologiczne i skuteczne Zadzwoń +48 537 445 435 www.eko3stosc.pl

Czyścimy łodzie bez skrobania i pyłu

Jak szybko i skutecznie wyczyścić kadłub bez uciążliwego skrobania, pyłu i zanieczyszczania środowiska? Przedstawiamy nową ekologiczną technologię: sodowanie, czyli czyszczenie sodą oczyszczoną ($NaHCO_3$) – całkowicie bezpiecznym dla człowieka nieorganicznym związkiem rozpuszczalnym w wodzie.

Sodowanie pozwala w prosty i bezpieczny dla czyszczonej powierzchni sposób zrywać powłoki malarskie, usuwać pęcherze, rdzę, a także wszelkie narośla z glonów i skorupiaków. Możemy usunąć wszystkie warstwy farby aż do oryginalnej żywicy. Co ważne, ponieważ nie skrobiemy i nie szlifujemy powierzchni jachtu, oryginalna warstwa żelkotu pozostaje nienaruszona.

Urządzenie sodujące wyrzuca czyściwo zmieszane z powietrzem z prędkością 932 km/h. Wodorowęglan sodu nie ma domieszek innych substancji chemicznych. Jest związkiem rozpuszczalnym w wodzie. Rozpędzone granulki sody zderzają się z czyszczoną

Mobilna maszyna do czyszczenia sodą.

powierzchnią i eksplodują (nie są od niej odbijane). Te małe eksplozje uwalniają energię, czyszcząc nawet najmocniej zabrudzone powierzchnie. Sodowanie zastępuje dziś używanie żrących substancji chemicznych oraz standardowe obróbki strumieniowo-ścierne takie jak piaskowanie. W żeglarstwie sprawdza się doskonale, gdyż jest bezpieczne nawet dla delikatnych powierzchni plastikowych, drewnianych czy aluminiowych – technologia nie wywołuje uszkodzeń, odkształceń czy nagrzewania materiału.

Dostawca usługi opracowuje sposób czyszczenia każdej łodzi, by jak najskuteczniej i bezpiecznie zlikwidować zabrudzenia. Dzięki możliwości czyszczenie na sucho i na mokro oraz dzięki trybom oczyszczania delikatnego i silnego można opracować technikę pracy dla każdej powierzchni. Czyszczenie w otoczce wodnej chroni przed pyleniem, a powierzchnia przygotowana przez sodowanie jest gotowa do ponownego malowania.

Technologię można stosować nie tylko do czyszczenia łodzi, ale także w budownictwie do czyszczenia wszystkich materiałów, konstrukcji mostów, przy renowacji zabytków, w przemyśle spożywczym i energetycznym oraz w branży komunalnej i motoryzacji. Zajrzyjcie na stronę www.eko3stosc.pl. Zdjęcia tam zamieszczone z pewnością was zainspirują.

Kontakt:
dariusz.lipczynski@ekoczystosc.pl.

Nowe materiały antypoślizgowe GisaTex

Estetyka, bezpieczeństwo i komfort dla stóp.

Nowy ciekawy produkt dla armatorów, opiekunów jachtów, szkutników i zaopatrzeniowców ze stoczni jachtowych – przedstawiamy maty antypoślizgowe niemieckiej firmy GisaTex. Producent oferuje cztery rodzaje mat antypoślizgowych o różnych strukturach i kolorach. Szczególnie ciekawie prezentuje się mata o strukturze drewna tekowego. Wierzchnia warstwa mat GistaTex wykonana jest z PVC i dlatego jest odporna na temperaturę, promieniowanie UV i słoną wodę. Zapewni dobrą przyczepność na każdym jachcie wewnątrz i na zewnątrz.

Maty antypoślizgowe mają szerokość do 1,5 m i długość do 15 m, co pozwala dociąć prawie każdy potrzebny kształt. Poza tym materiał jest elastyczny i łatwy w obróbce. Jego grubość, w zależności od struktury, wynosi od 1,5 mm do 2,2 mm.

Firma GisaTex specjalizuje się także w produkcji specjalistycznych materiałów na podsufitki, burty i ściany. A także tkanin obiciowych, wykładzin, materiałów wykończeniowych i mat wentylacyjnych do zastosowań marynistycznych. GisaTex jest także producentem materacy wykonywanych pod wymiar dla przemysłu stoczniowego oraz na indywidualne zamówienia. Więcej informacji na stronie internetowej www.gisatex.pl.

Maty antypoślizgowe GisaTex mają różne struktury i kolory.

STS FRYDERYK CHOPIN

- rejsy wolnego naboru
- czarter żaglowca
- Niebieska Szkoła
  dwumiesięczne rejsy połączone z nauką szkolną

www.fryderykchopin.pl

biuro@3oceans.pl
+48 607 700 404

Kamizelka Izeber na każdą okazję

Projektanci współpracujący z marką Decathlon stworzyli niedrogą i elegancką kamizelkę, która na pierwszy rzut oka może budzić zdziwienie, ale już po chwili, zwykle po pierwszej przymiarce, każe pomyśleć: „muszę ją mieć".

Izeber to nie tylko kamizelka asekuracyjna spełniająca normę 50N, ale jednocześnie uniwersalna, elegancka, lekka, modna, dwustronna kurtka z zamkiem, chroniąca przed wiatrem i chłodem – pierwszy produkt tekstylny nagrodzony na Oxylane Innovation Awards. Kamizelka zdobyła wyróżnienie także podczas łódzkich targów Boatshow 2014. Przyda się w marinie oraz w czasie żeglugi po wodach śródlądowych i przybrzeżnych. Jest dostępna w pięciu rozmiarach i w trzech kolorach: strona przeznaczona do noszenia na lądzie może być biała, czarna lub niebieska, natomiast strona zwykle używana na wodzie, z odblaskowymi naszywkami SOLAS na ramionach (norma EN-471), zawsze jest w tym samym pomarańczowym odcieniu.

Kamizelka ma wygodną stójkę przylegającą do szyi oraz wygodne kieszenie: po stronie pomarańczowej są dwie boczne zapinane na suwak, natomiast po drugiej – dwie boczne zapinane na zatrzask oraz piersiowa z pionowym zamkiem. W prawej pomarańczowej kieszeni znajduje się mały schowek, w którym umieszczono zwinięty pas kroczny. U dołu kamizelki wszyto wąską taśmę ściągającą.

Izeber przypomina pikowaną kurtkę puchową, ale jest przede wszystkim kamizelką asekuracyjną. Miękkie wypełnienie wypornościowe wykonano z polietylenu. Mieszanka tworzywa z płytek i mikrogranulek zapewnia też ochronę termiczną, zapobiegając wychładzającemu wpływowi wiatru (pamiętajmy, że przy temperaturze 5 stopni Celsjusza i wietrze wiejącym z prędkością 30 km/h temperatura odczuwalna wynosi zaledwie zero stopni). Materiał zewnętrzny umożliwia ześlizgiwanie się wody z powierzchni tkaniny. Podobnie jak wszystkie kamizelki asekuracyjne, Izeber wymaga od użytkownika umiejętności pływania i ustabilizowania pozycji z głową ponad wodą. Po starannym wypłukaniu w słodkiej wodzie i wysuszeniu należy ją przechowywać w suchym i ciemnym miejscu. Kamizelkę można prać w pralce (temperatura: 30 stopni Celsjusza). Nie należy jej suszyć w suszarce automatycznej, a jedynie na wieszaku. Producent udziela dwuletniej gwarancji. Cena w sklepach Decathlon oraz w sklepie internetowym www.decathlon.pl: 199 zł.

Prawa strona może być biała, niebieska lub czarna.

Miękkie wypełnienie wypornościowe kamizelki wykonano z polietylenu.

FOT. DECATHLON (2)

FOT. AGENCJA PUNT

OC skippera zapewnia ochronę przez cały rok.

YACHT-POOL oferuje ubezpieczenia skipperom oraz właścicielom jachtów.

Kompleksowe ubezpieczenia YACHT-POOL

Jeżeli przydarzył się wypadek komuś z naszych najbliższych lub znajomych, z pewnością rozumiemy już, jak ważna jest dbałość o finansowe bezpieczeństwo. Niezależnie od akwenu i wielkości jachtu żegluga stwarza ryzyko poważnych szkód. Wynika to z nieprzewidywalności żywiołu oraz dużej wartości sprzętu. Firma YACHT-POOL, jeden z największych ubezpieczycieli nautycznych w Europie, oferuje ubezpieczenia skipperom pływającym amatorsko i zawodowo oraz właścicielom jachtów użytkowanych prywatnie i komercyjnie.

OC skippera na czarter

Czarterując jacht, warto pamiętać, że skipper odpowiada własnym majątkiem, a także przyszłymi przychodami, za szkody przez siebie zawinione, wyrządzone nie tylko osobom trzecim, lecz także własnej załodze, w tym za szkody spowodowane rażącym niedbalstwem.

W powszechnych umowach ubezpieczeń OC w życiu prywatnym szkody związane z uprawianiem sportów wodnych oraz prowadzeniem jednostek pływających najczęściej występują w punkcie „wyłączenia odpowiedzialności". Tego rodzaju szkody powinny być pokrywane z OC jachtu, ale w praktyce nie zawsze tak jest.

Należy zwrócić szczególną uwagę na kilka kwestii związanych z ubezpieczeniem OC jachtu:

- Czy suma ubezpieczenia nie jest za niska? Czy armator opłacił składkę w terminie? Jeśli tego nie zrobił, ubezpieczyciel jest zwolniony z odpowiedzialności.
- W ubezpieczeniach nie istnieje standard międzynarodowy. Zagraniczne polisy mają niejednolity zakres ochrony i różne listy wyłączeń, np. obowiązkowe ubezpieczenie OC jachtu w Chorwacji pokrywa szkody wyrządzone z użyciem jednostek pływających osobom znajdującym się w wodzie tylko do około 500 tys. euro, natomiast nie obejmuje uszkodzeń w innych jachtach w wyniku kolizji (lub innych szkód osobowych).
- Mało kto zna język i prawo kraju, w którym spędza wakacje. Bariery językowe i prawne mogą sprawić, że nie będziemy do końca świadomi sytuacji prawnej zarówno w momencie przejęcia jachtu, jak i wtedy, gdy coś nieprzewidzianego się wydarzy.
- W wypadku jachtu czarterowego szkody spowodowane rażącym niedbalstwem zazwyczaj nie są uwzględnione w ubezpieczeniu casco jachtu zawartym przez armatora. Można się spodziewać, że w razie odmowy wypłaty odszkodowania armator zwróci się z roszczeniem do skippera. Jeżeli skipper nie wykupił specjalistycznego ubezpieczenia, będzie odpowiadał własnym majątkiem. YACHT-POOL ubezpiecza szkody w wyczarterowanym jachcie spowodowane rażącym niedbalstwem do miliona euro. Przykład: W Niemczech ubezpieczyciel jachtu zażądał od skippera zwrotu wypłaconego odszkodowania, gdyż szkoda opiewająca na 56 tys. euro powstała w wyniku rażącego niedbalstwa. Prowadzący łódź nie miał OC skippera, z którego mógłby zapłacić także za takie szkody.

Firma YACHT-POOL dostrzegła wymienione problemy i przygotowała ubezpieczenie OC skippera. Polisa chroni ubezpieczonego także przed nieuzasadnionymi roszczeniami. Warto pamiętać, że odpowiedzialność finansowa skippera z tytułu wyrządzonej szkody nie ma górnej granicy.

Ubezpieczenie NNW skippera na czarter

Osoba wybierająca się w rejs powinna sprawdzić, czy żeglarstwo nie jest uważane przez jego ubezpieczyciela za sport ekstremalny lub wysokiego ryzyka i czy w związku z tym nie zostało ujęte w wyłączeniach. Dodatkowym powodem, sprawiającym, że warto skorzystać z ubezpieczenia NNW skippera, są bardzo niskie w standardowych polisach podróżnych limity odpowiedzialności za koszty ratownictwa (YACHT-POOL ubezpiecza je na 60 tys. euro). Ubezpieczenie obejmuje całą procedurę zgłoszenia (od nadania sygnału mayday) oraz zapobiegawczą akcję ratowniczą. Działa nawet wtedy, gdy uda się zapobiec wypadkowi, czego nie przewiduje normalne ubezpieczenie NNW. Ubezpieczenie NNW w YACHT-POOL nie pokrywa kosztów leczenia – w celu takiej ochrony można przez YACHT-POOL ubezpieczyć się dodatkowo (to ubezpieczenie chroni każdego członka załogi).

Ubezpieczenie kaucji

Kaucja za czarterowany jacht, której armator żąda przed rozpoczęciem rejsu, ma służyć pokryciu szkód powstałych z winy skippera. Wynosi ona zwykle od 1 tys. euro do 3,5 tys. euro. Ubezpieczenie kaucji proponowane przez YACHT-POOL to rozsądna alternatywa. W odróżnieniu od oferowanej przez agencje czarterowe możliwości redukcji kaucji, dotyczącej tylko jednego czarteru, polisa YACHT-

Jacht Casco chroni od każdego możliwego zdarzenia.

FOT. JEANNEAU (3), DELPHIA YACHTS

-POOL ważna jest przez cały rok, ma stosunkowo niski udział własny, możliwe jest też zwiększenie wysokości ubezpieczonej kaucji.

Ważne: Nieraz w treści umowy znajduje się klauzula mówiąca o tym, że klient odpowiada również powyżej kaucji. Radzimy uważać na takie zapisy – nie są one normą, a ich konsekwencje mogą się okazać bardzo kosztowne.

Ubezpieczenie od konfiskaty w czarterach wykluczone w OC skippera

Aby odzyskać jacht aresztowany przez policję lub inne służby, należy wpłacić kaucję. Areszt jachtu może nastąpić nawet z powodu, który na pozór wydaje się błahy (na przykład przekroczenie granicy z nieodpowiednimi dokumentami). Może też wydarzyć się wypadek wymagający śledztwa lub dodatkowych wyjaśnień. Suma ubezpieczenia od konfiskaty jachtu w YACHT-POOL wynosi nawet 100 tys. euro.

Ubezpieczenie od następstw uszkodzeń w czarterze

Ubezpieczenie to dotyczy sytuacji, gdy skipper jest winien i uszkodził jacht tak, że nie może on być wykorzystany na następny czarter. Za utracone korzyści armatora odpowiada skipper z mocy prawa i taki zapis może również pojawić się w umowie. Ubezpieczenie następstw wypadków w czarterze przygotowane przez YACHT-POOL obejmuje też spóźnienie jachtu spowodowane wypadkiem członka załogi lub załamaniem pogody.

Anulowanie czarteru

Jeżeli oprócz skippera nie ma w załodze innej osoby zdolnej do poprowadzenia jachtu i posiadającej odpowiednie uprawnienia, może się okazać, że w razie nagłego zachorowania kapitana rejs nie dojdzie do skutku. Aby zapobiec takim wypadkom, warto zaopatrzyć się w ubezpieczenie kosztów anulowania czarteru, które pokryje opłatę za wynajem jachtu. Zwykle w ubezpieczeniach anulacji imprezy czy wyjazdu nie bierze się pod uwagę choroby skippera jako czynnika, który uniemożliwia odbycie rejsu. Natomiast zakres dobrego ubezpieczenia uwzględnia nawet śmierć członka rodziny, jako przyczynę anulacji. Taką ochronę może mieć nie tylko skipper, ale także członek załogi.

Wniosek o ubezpieczenie

Wniosek można złożyć, wypełniając formularz zamieszczony na stronie YACHT-POOL (www.yacht-pool.pl) lub za pośrednictwem agencji czarterowych Agantrus, Azymut, Błękitny Piotruś, charter.pl, Globtourist, Kubryk, Master Yachting, Otago Yacht Agency, People Experience, Punt i Skaut. Wszystkie ubezpieczenia ważne są przez rok. YACHT-POOL oferuje

Za bezszkodowość można dostać do 40 proc. zniżki.

również podobne ubezpieczenia dla skipperów zawodowych, czyli osób, które z prowadzenia jachtu czerpią korzyści majątkowe.

JACHTOWE UBEZPIECZENIA PREMIUM DLA ARMATORÓW

Jacht Casco

Ubezpieczenie Jacht Casco YACHT-POOL chroni od każdego możliwego zdarzenia (all risk), co oznacza, że obejmuje wszystkie szkody dotyczące jachtu i jego wyposażenia powstałe na skutek zdarzeń nie wymienionych w wyłączeniach. Wartość jachtu zapisana w polisie nie podlega amortyzacji w trakcie okresu ubezpieczenia – w wypadku szkody całkowitej suma wypłacana jest w całości. Odszkodowanie za szkody częściowe wypłacane jest do wysokości sumy ubezpieczenia. Uszkodzone części jachtu lub elementy wyposażenia zostają wymienione na nowe bez uwzględnienia ich amortyzacji.

Armator ma także ubezpieczone koszty napraw (do wysokości sumy ubezpieczenia), koszt usunięcia wraku (ponad sumę ubezpieczenia) oraz utylizacji wraku (także ponad sumę ubezpieczenia). Szkody będące skutkiem wad konstrukcyjnych lub materiałowych oraz wynikłe z normalnego zużycia jachtu i elementów wyposażenia także są objęte ochroną ubezpieczeniową (w tym wypadku z ochrony wyłączone są jedynie szkody dotyczące bezpośrednio elementu, którego dotyczy wada konstrukcyjna lub zużycie). Ubezpieczenie Jacht Casco YACHT-POOL obejmuje także koszty transportu lądowego i wodnego, slipowania, wyciągania i wodowania za pomocą dźwigu, zimowania oraz napraw stoczniowych. YACHT-POOL pokrywa też wydatki poniesione w celu zabezpieczenia szkody przed jej powiększaniem (ponad sumę ubezpieczenia). Za bezszkodowość firma udziela swym klientom zniżki – nawet do 40 proc.

Jacht OC dla armatorów

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej właściciela jachtu (tak zwane OC jachtu) zapewnia ochronę przed odpowiedzialnością finansową za szkody wyrządzone osobom trzecim przez skippera, jego załogę lub gości przebywających na pokładzie. Szkody te mogą być wynikiem kolizji, używania pontonu lub innego sprzętu do uprawiania sportów wodnych (pod warunkiem, że należy do wyposażenia jachtu). Szkody osobowe, uszkodzenia mienia oraz szkody finansowe objęte są ubezpieczeniem na całym świecie. Ubezpieczenie Jacht OC chroni też od odpowiedzialności i kosztów związanych z zanieczyszczeniem wód, w tym gruntowych.

Podsumowanie

Oprócz korzystnych warunków ubezpieczenia zaletą współpracy z YACHT-POOL są szybkie rozliczenia szkód. Aby skorzystać z oferty, należy poinformować poprzedniego ubezpieczyciela o rezygnacji z przedłużenia umowy. Niekiedy trzeba to zrobić nawet trzy miesiące przed wznowieniem polisy. Pamiętajmy też o tym, że YACHT-POOL stworzył oferty dla jachtów śródlądowych oraz o tym, że firma bezpłatnie przygotowuje propozycje i kalkulacje. Formularz zapytania ofertowego znajdziecie na stronie www.yacht-pool.pl.

YACHT-POOL stworzył też oferty dla jachtów śródlądowych.

Polecający

YACHT-POOL Polska / Agencja: Daniel Prusinski
Posthalterring 7
D- 85599 Parsdorf / München

Taryfa ryczałtowa dla ubezpieczeń czarterowych – bonus 12 miesięcy!
Zapłać jednorazową składkę ubezpieczeniową i przez następnych **dwanaście miesięcy** będź ubezpieczonym. (Możecie czarterować tam gdzie chcecie, jak często chcecie i jaki jacht chcecie)

POSIADACZ POLISY:

(musi być skipperem)
Jeśli skipper otrzymuje wynagrodzenie za swoją pracę prosimy o kontakt z nami

Nazwisko: _____
Imię: _____
Ulica: _____
Kod:_____ Miejscowość:_____
Rok ur.: _____ Zawód: _____

Bezpośrednio do YACHT-POOL
Proszę wypełnić wniosek, włożyć do koperty i przesłać go pocztą,
faksem: +48 / 22 398 6069
więcej informacji pod nr. tel.: +48 / 884 835 888 *nowy numer*
lub: www.yacht-pool.pl

Tel. do pracy: _____
Tel.dom: _____
Tel. kom.: _____
Faks: _____
Email: _____

ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA SKIPPERA*:

Zgodnie z OWU OC (ogólne warunki ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej) oraz warunkami ubezpieczeń YACHT-POOL PL02).

Ubezpieczenie obejmuje nie tylko ryzyko odpowiedzialności cywilnej skippera, ale także ryzyko odpowiedzialności cywilnej każdego członka załogi.

kwota ubezpieczenia:	jacht żaglowy*	jacht motorowy*
▶ € 6,00 mln ryczałt za obrażenia ciała/straty mienia	☐ € 89,-	☐ € 129,-
▶ € 10,00 mln ryczałt za obrażenia ciała/straty mienia	☐ € 139,-	☐ € 179,-

Przy wyborze wysokości ubezpieczenia należy zwrócić uwagę na wysokie koszty przy szkodach osobowych za granicą oraz na to, że odpowiadacie Państwo osobiście!

*** Obojętnie, jaki duży jacht!**

Dodatkowo ubezpieczone:
- Ubezpieczone koszty aresztowania jachtu do wysokości € 100.000,-
- Ubezpieczyciel ma obowiązek obrony Ubezpieczonego przed nieuzasadnionymi roszczeniami!
- Ubezpieczone szkody w wyczarterowanym jachcie spowodowane rażącym niedbalstwem do € 1.000.000,-.
- Ubezpieczone szkody spowodowane zanieczyszczeniem wody.
- Ubezpieczona utrata następnych czarterów do wysokości € 20.000,- (wersja lite).
(dodatkowo na zapytanie bezpłatnie:
*Kiedy posiadacz polisy jest członkiem załogi i nie skipperem, to szkody jako **członek** spowodowane przez niego są też ubezpieczone.)*

Ochrona ubezpieczenia dla jachtów motorowych obejmuje również ochronę ubezpieczeniową dla jachtów żaglowych.
Łodzie motorowe o prędkości max. do 10 km/h ubezpieczone są wg stawek jak dla jachtów żaglowych. Szkody rzeczowe na statku powstałe w wyniku rażącego niedbalstwa są ubezpieczane max. € 1,0 mln na rok. Kwota ubezpieczenia maksymalizowana jest raz na rok.

UBEZPIECZENIE SKIPPERA OD NASTĘPSTW NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW

Zgodnie z OWU NNW (ogólne warunki ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków) oraz z warunkami ubezpieczenia YACHT-POOL PL01. **Obowiązuje dla skippera i załogi.**

Ubezpieczenie skippera od następstw nieszczęśliwych wypadków na jego wniosek jest możliwe również tylko dla skippera.

inwalidztwo	koszty ratownicze	śmierć	składka:
€ 155 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 40,
€ 230 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 92,-
€ 380 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 143,-
€ 510 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 203,-
€ 770 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 303,-

Proszę zwrócić uwagę, iż osobiste ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków często nie skutkuje, iż cała załoga jest automatycznie ubezpieczona, oraz że mogą powstać wysokie koszty ratunkowe.

UBEZPIECZENIE SKIPPERA OD KOSZTÓW OCHRONY PRAWNEJ

Zgodnie z OWU (ogólne warunki ubezpieczenia od kosztów ochrony prawnej) oraz z warunkami ubezpieczenia YACHT-POOL PL01. Wszyscy członkowie załogi objęci są ubezpieczeniem, zakres obowiązywania ubezpieczenia-na całym świecie. Kwota ubezpieczenia za każdą szkodę: € 200 000,-.

Tradycyjne ubezpieczenia od kosztów ochrony prawnej skutkują tylko warunkowo, a za oceanem w ogóle nie skutkują.

Ubezpieczenie skippera od kosztów ochrony prawnej dla skippera i załogi składka ☐ € 29,-

ubezpieczenie kaucji tylko możliwe z OC skippera - albo na zapytanie: skipper@yacht-pool.pl

UBEZPIECZENIE KAUCJI ZA CZARTER *Zgodnie z warunkami ubezpieczeń YACHT-POOL PL01 kaucji za czarter.*

Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje skippera oraz załogę na kwotę powstałej szkody casco, w wybranej poniżej maksymalnej wysokości. Udział własny wynosi 5% od kaucji lub szkody za zdarzenie, jednak nie mniej niż € 50,- za zdarzenie. Zaznaczona kwota kaucji nie może być niższa niż ustalona w umowie czarteru. Podwyżka w ubezpieczeniowym roku jest możliwe (detale przez kontakt).

kwota kaucji do €:	511,-	1025,-	1550,-	2050,-	2600,-	3050,-	
składka €	☐ 61,-	☐ 120,-	☐ 154,-	☐ 195,-	☐ 243,-	☐ 292,-	

Jeśli chcą Państwo ubezpieczyć kwotę kaucji wyższą **niż € 3050,-,** proszę wpisać żądaną kwotę w puste miejsce po prawej stronie i przesłać formularz faksem. Otrzymacie Państwo niezwłocznie naszą propozycję składki. Ryzyko regat jest wyłączone z ubezpieczenia kaucji za czarter, ale na wniosek może zostać dodane. Ubezpieczenie kaucji nie zwalnia od zdeponowania kaucji w bazie.

UBEZPIECZENIE UTRATA NASTĘPNYCH CZARTERÓW PEŁNA WERSJA

Zgodnie z warunkami ubezpieczeń YACHT-POOL PL02 od następstw uszkodzeń w czarterze. (Ubezpieczona suma: € 25.000,-)
Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje skippera oraz załogę dla jachtów o ustalonych jak poniżej parametrach:

długość	do 33′	do 36′	do 43′	do 52′	do 63′
składka za jacht żaglowy	☐ € 84,-	☐ € 99,-	☐ € 119,-	☐ € 151,-	☐ € 189,-
składka za jacht motorowy	☐ € 109,-	☐ € 120,-	☐ € 149,-	☐ € 239,-	☐ € 299,-

Ochrona ubezpieczeniowa dla jachtów motorowych obejmuje również ochronę ubezpieczeniową dla jachtów żaglowych. Ryzyko regat jest wyłączone z ubezpieczenia od następstw uszkodzeń w czarterze, ale na zapytanie może zostać dodane.

UBEZPIECZENIE OD ANULOWANIA CZARTERU

Zgodnie z warunkami ubezpieczenia YACHT-POOL PL01 od anulowania czarteru.
Skipper i wszyscy członkowie załogi są objęci tym rodzajem ubezpieczenia. W odróżnieniu od początku obowiązywania pozostałych ubezpieczeń, ubezpieczenie od anulowania czarteru zaczyna obowiązywać po otrzymaniu przez nas wniosku. Jako sumę ubezpieczenia należy podać łączne koszty (opłata za czarter + koszty przelotu itd.). Świadczenia nie obowiązują w przypadku wcześniejszego zachorowania.

ilość osób łącznie ze skipperem: _____
rozpoczęcie rejsu (dd/mm/yyyy): _____ zakończenie rejsu: _____
Suma ubezpieczenia € _____ składka 4,9 % od sumy ubezpieczenia = € _____
Niezależnie od sumy ubezpieczenia składka wynosi **minimum € 49,-**. Składki dot. sum ubezpieczenia powyżej € 10 000,- otrzymają Państwo na życzenie.

USŁUGA PROGNOZY POGODY PRZEZ SMS

Zgodnie z warunkami ubezpieczeń YACHT-POOL o usługach prognozy pogody przez SMS.
Prognozę pogody otrzymują Państwo dwa razy dziennie. Proszę wpisać wybrany termin rejsu, odpowiedni numer i skrót obszaru rejsu (patrz prospekt lub www.yacht-pool.pl). Proszę podać adres e-mail oraz numer telefonu komórkowego na pierwszej stronie wniosku, w przeciwnym razie nie będzie możliwe przekazywanie danych.

region żeglugi nr: ☐ skrót: ☐ termin od: ☐ do: ☐

składka: € 1.29 x _____ dni = € 0,00 **przykład € 1.29 x 10 dni = € 12.90**
(za obszar podróży nr i dzień)

Po złożeniu wniosku otrzymają Państwo polisę z rachunkiem za nią.
Ubezpieczenie rozpocznie się pod warunkiem, że zapłata składki poprzedza termin rozpoczęcia ubezpieczenia, który sobie Państwo życzyli. Ubezpieczenie jest ważne dla niezawodowych skipperów.

Składka obejmuje wszystkie opłaty. Ubezpieczenie obejmuje okres **12 miesięcy od dnia rozpoczęcia ubezpieczenia**.
Umowy **są automatycznie** odnawiane, kiedy nie zostaną odmówione 1 miesiąc przed końcem okresu ubezpieczenia przez maila albo na piśmie. **Wyjątki:** ubezpieczenie od anulowania czarteru i usługa prognozy pogody, które kończą się wraz z zakończeniem podróży lub w innym określonym przez Państwa terminie. Warunki są dostępne na naszej stronie internetowej:

www.yacht-pool.pl

Niniejszym potwierdzam, iż przeczytałem/łam i zapoznałem/łam się z pouczeniem dot. wyrażania zgody i odwoływania się na str. www.yacht-pool.de/deutschland/einv-wid_0108.pdf i wnioskuję o następujące, zaznaczone powyżej produkty:

Początek ubezpieczenia: _____, 12:00
Ubezpieczenie rozpoczyna się wraz z podróżą statkiem, za wyjątkiem ubezpieczenia anulowania czarteru.

Miejscowość _____ Data _____

_____
Nazwisko (DRUKOWANYMI LITERAMI)

wysyłać
podpis (nie potrzebny w przypadku e-maila)

YACHT-POOL FLIGHT-SERVICE

FLIGHT-SERVICE
We are specialized in flights to all important charter basis. We have access to more than 4 million flights worldwide! Ask for an offer to your destination under: **www.yachtpoolflights.de**

zapytanie o
ubezpieczenie jachtu

YACHT-POOL INTERNATIONAL

Usługi przez 24 godziny
Tel.: 022 398 6063

YACHT-POOL Polska
Agencja: Daniel Prusinski
Posthalterring 7
D- 85599 Parsdorf / Monachium
Niemcy

Chętnie przygotujemy indywidualną propozycję dla Państwa jachtu. Prosimy o wypełnienie poniższych rubryk. Państwo otrzymają natychmiast zwrotnie swą osobistą propozycję, która jest niezobowiązująca.

Uwaga to ważne : prosimy podać dane kwoty w Euro

POSIADACZ POLISY:

Nazwisko: _____
Imię: _____
Ulica: _____
Kod:_____ Miejscowość:_____
Rok ur.: _____ Zawód: _____
Tel.dom: _____

Bezpośrednio do YACHT-POOL
Proszę wypełnić wniosek, włożyć do koperty i przesłać go pocztą,
faksem: +48 / 22 - 398 6069
więcej informacji pod nr. tel.: +48 / 22 - 398 6061
lub: www.yacht-pool.pl

Tel. kom.: _____
Faks: _____
Email: _____

Dane jednostki morskiej:

Producent/stocznia: _____ Wymiary m (dług/szer/zan): _____
Typ: _____ Rok budowy: :_____ Materiał (kadłub/maszt): _____
Powierzchnia żagli m2/rodzaj takielunku:_____

Motoryzacja jednostki morskiej (jeśli istnieje)

Marka i typ silnika: _____ Silnik zaburtowy (kiedy napęd główny) lość: _____KM: _____
Motoryzacja: benzynowy ☐ diesel ☐ Silnik dodatkowego KM/kW: _____
Ilość motor wbudowany : _____ KM: _____ Ilość przyczepki: _____ KM: _____

Obszar żeglugi, miejsca postoju i użytkowanie komercyjne

Obszar żeglugi: _____ Miejsca postoju:_____
Użytkowanie komercyjne tak ☐ nie ☐ Z skipperem: tak ☐ nie ☐

Suma ubezpieczenia:

Wartość jachtu: _____€ Wartość przyczepy: _____€
Suma ubezpieczenia z VAT: tak ☐ nie ☐ Mienie osobiste: _____€

Suma ogólna (cała suma jest ubezpieczona): _____**€**

Ubezpieczenia OC

na szkody osobowe i rzeczowe **2,5 Mio** ☐ **3,5 Mio** ☐ **4,0 Mio** ☐
inna summa € _____

Dotychczasowy ubezpieczyciel

Kto ubezpieczał jednostkę morską: _____
Czy jednostka morska była ubezpieczona tak ☐ nie ☐
Czy ubezpieczenie anulował kontrakt: tak ☐ nie ☐

Oferta

Proszę o informacje, jakie oferty Państwo chcecie otrzymać. W razie pytań, albo innej korespondencji prosimy wykorzystać rubrykę **pytania**, którą znajdą Państwo na dole formularza.

Jacht-Casko-Ubezpieczenie: ☐ Jacht-OC-Ubezpiecznie: ☐
Ubezpieczenie od konfiskaty: ☐ Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków załogi ☐
Pytania: _____

wyślij

Idealna żona dla żeglarza

„Najpierw się tęskni i czeka, aż mąż wróci. A później są powroty i powitania. Mam to, co sobie wymarzyłam, więc niech płynie w ten trzeci rejs." Z Ewą Cichocką, żoną Tomasza Cichockiego, rozmawia Katarzyna Skorska.

Rejs z Sopotu do Górek Zachodnich w 2012 roku. Ona za sterem, on za obiektywem. Fot. Tomasz Cichocki.

Dwukrotnie próbował opłynąć samotnie świat bez zawijania do portów. Za pierwszym razem okrążył Ziemię, ale nie zrealizował w pełni swojego planu, bo z powodu awarii steru musiał się zatrzymać w Port Elizabeth (RPA). Za drugim razem Tomasz Cichocki zakończył rejs w tym samym porcie po awarii masztu. Dziś przygotowuje się do kolejnego wyzwania.

Katarzyna Skorska: Kiedy się zaczęło pani czekanie na męża?

Ewa Cichocka: Dwa tygodnie po ślubie. Tomek oświadczył, że płynie z przyjacielem na wyprawę łódkami canoe. Była to dość ekstremalna przeprawa bystrą górską rzeką. Trwała krótko, bodaj siedem dni – to było moje pierwsze czekanie...

Dość szybko się urwał...

Stwierdziłam, że skoro tak kocha to pływanie, to tydzień mogę poczekać. Pamiętam jednak, że pomyślałam sobie: „No pięknie – nieźle się zaczyna to nasze wspólne życie". Wiedziałam, że od zawsze kochał wodę, ale też – jak to kobieta – choć przez chwilę chciałam być najważniejsza. Po kilku latach było następne czekanie. Już dłuższe. W 1989 roku Tomek wyjechał na pół roku do USA. Ta rozłąka była związana z pracą zarobkową, zbieraliśmy na pierwsze mieszkanie. Przez kolejne lata nie było takiego dłuższego czekania, ale też nie mogę powiedzieć, że było spokojnie. Tomek przez całe życie był dość ekstremalną jednostką i pewnie już taką pozostanie. Zawsze działo się coś, co było związane z ryzykiem: rajdy samochodowe, paralotnia, sporty wodne. Gdy po wielu rozmaitych wyzwaniach wrócił do żeglarstwa, ucieszyłam się, bo uznałam, że to najbezpieczniejsze. Najpierw były typowo zarobkowe rejsy po Morzu Śródziemnym. Często w nich uczestniczyłam, więc nie było długich rozstań. W 2005 roku Tomek wyruszył na Atlantyk i zaczęło się robić poważnie. Postanowił samotnie przepłynąć ocean i zaczął planować rejs dookoła świata.

Na przełęczy św. Bernarda w Szwajcarii.

Czyli życie zaczęło się wywracać do góry nogami.

Nie była to jakaś rewolucja. Proszę pamiętać, że nasze dzieci są już dorosłe, a Tomek dopiero od trzech lat jest poza domem. Nie wiem, co by było, gdyby wymyślił sobie rejs dookoła świata, gdy dzieci były małe. Może to nie jest idealny związek, być może niewiele kobiet by się ze mną zamieniło, ale mi to odpowiada. Mam faceta, który jest silny, przekonujący w tym, co robi i pewny siebie...

Była pani gotowa na dalekie rejsy Tomka i jego oceaniczną samotną żeglugę?

Tomek powoli przygotowywał mnie do dłuższych rozstań. Znam męża i jego determinację. Kiedy coś planuje, zawsze jest przekonany, że mu się uda. Ta jego pewność mnie uspokaja, daje mi wręcz irracjonalne przeświadczenie, że jemu nic złego nie może się stać. Wierzę, że urodził się pod szczęśliwą gwiazdą. Noszę w myślach to przekonanie o jego umiejętnościach radzenia sobie w każdej sytuacji i wychodzenia obronną ręką z każdej opresji. To pozwalało mi zachować spokój podczas pierwszej wyprawy dookoła świata.

Dziś mam już sprawdzone mechanizmy obronne, które potrafię uruchamiać, by nie tracić dobrego samopoczucia z powodu lęku czy tęsknoty. Gdybym co noc myślała, że coś się Tomkowi może przydarzyć i wyobrażała sobie wszystko, co najgorsze, mogłabym zwariować. Będąc tu, na lądzie, i tak nic nie mogę zrobić. Trzeba zatem tak ustawić myślenie, aby siebie chronić. Pierwszy samotny rejs przez Atlantyk przekonał mnie, że Tomek w każdej sytuacji da sobie radę. Na trzy dni straciliśmy wtedy kontakt telefoniczny. Mąż miał wówczas prymitywny satelitarny telefon, który rozłożył na części i zreperował. Ale nie panikowałam i nie wariowałam. Byłam przekonana, że coś się dzieje ze sprzętem.

Nie korciło pani, by przed kolejnym trudnym wyzwaniem poprosić męża, by sobie odpuścił?

Nigdy nie dopuściłam do sytuacji, aby Tomek musiał wybierać pomiędzy mną a że-

Najważniejsza impreza szantowa w roku
XXXIV MIĘDZYNARODOWY FESTIWAL PIOSENKI ŻEGLARSKIEJ
Shanties 2015
KRAKÓW, 19 - 22 LUTEGO
14 koncertów na 3 scenach:
szanty klasyczne, pieśni kubryku,
ballady morskie i mazurskie,
folk żeglarski oraz widowiska dla dzieci
ponad 100 wykonawców:
z Polski, Norwegii, Wielkiej Brytanii,
Francji i Kanady

www.shanties.pl
Małopolska
Projekt zrealizowano przy wsparciu finansowym Województwa Małopolskiego
WWW.KRAKÓW.PL
TVP KRAKÓW
WIATR magazyn dla żeglarzy
inyour pocket ESSENTIAL CITY GUIDES
TAWERNA FESTIWALOWA: Stary Port

glowaniem. Pewnie dlatego, że nigdy nie czułam się zagrożona w naszym związku. Wiem, że Tomek ma w życiu dwie miłości i nie konkuruję z tą drugą, nie próbuję być od niej ważniejsza. Nie kocham taką zaborczą miłością. Gdybym zmuszała go do rezygnacji z pasji, on byłby niespełniony i usychający. A gdyby wybrał morze – wtedy ja byłabym nieszczęśliwa. Poza tym, mam na szczęście masę innych zajęć, więc nie mam zbyt dużo czasu na rozmyślania.

Czym się pani zajmuje zawodowo?

Kiedyś prowadziliśmy firmę. Ale się okazało, że nie jesteśmy do tego stworzeni. Firma została zamknięta i postanowiliśmy wrócić do korzeni. Każdy stara się teraz realizować na swoim froncie. Oboje robimy to, co kochamy i wzajemnie się w tym wspieramy.

Z wykształcenia jestem pedagogiem, socjoterapeutką i doradcą zawodowym. I bardzo lubię moją pracę. Całe życie pracowałam z ludźmi. Obecnie jestem doradcą zawodowym w liceum i gimnazjum. Działam też społecznie, prowadzę stowarzyszenie, organizuję różne akcje – choćby kampanię rejestrowania dawców szpiku. Wspieramy też dzieci chore onkologicznie, pracujemy z kobietami walczącymi z rakiem, sporo czasu poświęcam również na wspieranie ludzi będących w trudnych sytuacjach. Poza tym dbam o siebie, staram się ćwiczyć.

Rzeczywiście, nie ma pani czasu, by się martwić o męża.

Prawie cały wolny czas mam wypełniony. Nie mogłabym usiąść i rozmyślać o tym, co się tam dzieje. To z pewnością jest jakaś ucieczka, ale ta metoda mi służy.

Podczas pierwszej wyprawy dookoła świata przez wiele tygodni nie było od „Cichego" żadnych wieści. Jak pani to znosiła?

Bardzo mi pomógł Robert Krasowski. Będę mu za to wdzięczna do końca życia. Robert pochodzi z Olsztyna, mieszka w USA, z zawodu jest lekarzem, a z zamiłowania – aniołem stróżem żeglarzy. Potrafi śledzić statki i jachty oraz namierzać jednostki, z którymi nie ma łączności. Gdy Tomek zbliżał się do Hornu, byłam w stałym kontakcie z Robertem. W każdej chwili mogłam do niego napisać i po kilku minutach otrzymywałam odpowiedź. Wykorzystując swoje kanały i umiejętności, Robert umożliwił mi rozmowę z Tomkiem. Miałam połączenie telefoniczne z USA, a Robert z kolei był połączony z wieżą na Hornie. Słyszałam, jak z tej wieży wywołują Tomka, a Tomek odpowiada: „Tu »Polska Miedź«".

Niektórzy uważają, że projekty męża są szalone. Że w samotny rejs dookoła świata wokół trzech przylądków, bez zawijania do portów, nie można płynąć seryjnym turystycznym cruiserem, bo to nie są jednostki do tak ekstremalnych wypraw.

Ale przecież w pierwszym rejsie ten seryjny jacht (polska Delphia 40) opłynął z Tomkiem świat. Co prawda z jednym postojem, ale dla mnie to niewielka różnica. Podczas drugiej próby łódka była specjalnie przygotowana do wyprawy, w wielu miejscach wzmocniona i zaprojektowana na potrzeby rejsu. Ale tym razem zawiódł maszt.

Będzie trzeci rejs?

Oczywiście. Nie wyobrażam sobie, by mogło go nie być. Już we wrześniu 2014 roku, kiedy Tomek startował z Brestu, wiedziałam, że to nie koniec. On już planował wyprawę w drugą stronę, ze wschodu na zachód – pod wiatr i prądy. Czy właśnie taki będzie ten trzeci rejs? Tego jeszcze nie wiemy, plany dopiero powstają. Ale na kolejną rozłąkę dałam już przyzwolenie – i w głowie, i w sercu. Niedawno przypomniałam sobie, że będąc małą dziewczynką, marzyłam, by zostać żoną marynarza. Wydawało mi się, że to musi być fajny związek. Najpierw się tęskni i czeka, aż mąż wróci. A później są powroty i powitania. Mam to, co sobie wymarzyłam, więc niech płynie...

Selfie na plaży we Władysławowie w 30. rocznicę ślubu.

Jak pozostali członkowie rodziny radzą sobie na lądzie, gdy „Cichy" jest tam?

Wszyscy przeżywamy. Mama Tomka jest z niego bardzo dumna, ma poczucie, że on robi coś ważnego, wyjątkowego. Myślę, że dla matki nieobecność syna jest najtrudniejsza. Natomiast co do dzieci, każde z nich przeżywa na swój sposób. Po pierwszym rejsie, po szczęśliwym powrocie i wielkim sukcesie – jakkolwiek by to ludzie oceniali – była wielka duma z tego, że ojciec jest wyjątkowy. Na pewno podoba im się jego determinacja i konsekwencja. Przecież mógł przerwać ten rejs, kiedy mu wysiadł autopilot i radar. Przecież wszystko mu wysiadło. Żeglował jak Kolumb.

Popłynęłaby pani z mężem na kolejną wyprawę?

Tomek często mnie zaprasza na pokład. Kiedyś marzył, bym przepłynęła z nim Atlantyk, a nawet wyruszyła dookoła świata. Ale chyba lepiej, by wszystko zostało po staremu. Przecież jestem o niego taka spokojna, ponieważ w ogóle nie wiem, o co w tym wszystkim chodzi. Nie mam pojęcia, jak wygląda życie na oceanie. Tomek powiedział, że gdy płynął pierwszy raz, bał się, bo nie wiedział, jak tam jest. Za drugim razem bał się jeszcze bardziej, bo już wiedział. Myślę, że gdybym znała takie prawdziwe żeglarstwo, a nie tylko spacerowe rejsy po Bałtyku czy Morzu Śródziemnym, to pewnie znacznie bardziej bym się o niego martwiła.

Rozmawiała Katarzyna Skorska

Kokpit Bavarii 44 Vision...

...i jej piękne wnętrze (rocznik 2007).

Prawdziwy rarytas: Sun Odyssey 37 (rocznik 2001).

Udane wakacje na starszym jachcie?

Agencja Punt rozpoczęła kampanię promującą czartery jachtów starszych, czasami kilkunastoletnich, ale znakomicie utrzymanych i świetnie wyposażonych. Z uwagi na datę produkcji te jednostki nie są tak rozchwytywane jak nowe jachty, choć stanowią ciekawą i tańszą alternatywę.

Jesienią ubiegłego roku załoga firmy spędziła wiele pracowitych dni w Chorwacji, oglądając setki jachtów czarterowych, głównie tych starszych. – Odkryliśmy dziesiątki rewelacyjnie utrzymanych jednostek – mówi Piotr Sobolewski, właściciel agencji. – Wypolerowane kadłuby, nowe żagle i liny, pokłady lśniące czystością. Często w kokpicie rzucał się w oczy nowy ploter map, drewniane wnętrze pokrywał błyszczący lakier, a na kojach leżały czyste świeże materace. Jedyne, co różni te łodzie od stoczniowych nowości, to stylistyka. I oczywiście cena czarteru.

W powszechnej opinii żeglarzy wyruszających na czarterowe rejsy starsze jachty częściej się psują, mają zamęczone silniki i żagle, a o ich wieku dodatkowo przypomina zapach dochodzący z zęzy i toalet. Ale warto wiedzieć, że to nie reguła. Co więcej, urlop na starszej, ale doskonale sprawdzonej i utrzymanej jednostce, może być bardziej udany niż rejs na łodzi, która niedawno opuściła stoczniową halę. Dowodzą tego wyniki ankiety przeprowadzonej przez agencję Punt wśród klientów powracających z Chorwacji. Osoby czarterujące jachty minimum pięcioletnie były zdecydowanie bardziej zadowolone ze sprzętu niż pływające na jachtach nowych. Średnia ocena stanu czystości i poziomu wyposażenia jachtów starszych i nowszych była niemal identyczna. Ktoś powie, że można to wytłumaczyć mniejszymi wymaganiami wobec starszego sprzętu, ale wyniki ankiety pokrywają się w tym wypadku z reklamacjami z ostatnich kilkunastu lat – statystycznie więcej problemów stwarzał sprzęt nowy.

Armatorzy jachtów wykorzystują popyt na nowe jednostki i windują ceny czarterów. Wielu żeglarzy rezygnuje z wakacji, ponieważ z jednej strony, nie chcą wydawać fortuny na wynajem nowego sprzętu, a z drugiej, boją się ryzyka i rozwiązywania problemów na starszych łódkach. Ale przecież czarter takich jachtów nie musi być udręką. Oczywiście pod warunkiem, że wiemy, którym jednostkom warto zaufać.

W Chorwacji są firmy podnoszące dbałość o jachty niemal do rangi sztuki. Na starszych jednostkach montują stery strumieniowe, kokpitowe plotery, a czasem nawet panele solarne, szczególnie cenione przez klientów unikających postoju w marinach. Dlatego właśnie firma Punt podczas jesiennej inspekcji w Chorwacji wyselekcjonowała dobrze utrzymane kilkuletnie oraz kilkunastoletnie łodzie i rozpoczęła kampanię pod hasłem „Lubimy starsze". Wybrane jednostki zostały w bazie Punta oznaczone logo programu. Ta akcja pozwoli klientom wynajmować tańsze jachty i unikać pułapek, które czyhają w wielu niesolidnych firmach. – Chcemy powiedzieć żeglarzom, by nie obawiali się wynajmu starszych jachtów, bo stan wielu z nich może być miłą niespodzianką. Mam nadzieję, że nasi klienci przekonają się, iż pływanie na starszym sprzęcie nie musi być kompromisem. Wiem to z doświadczenia zarówno jako żeglarz, jak i właściciel agencji czarterowej – mówi Piotr Sobolewski.

W ramach programu agencja rekomenduje klientom jachty pięcioletnie i starsze. Lektura cenników pozwala poznać możliwe oszczędności. Na przykład czarterując w maju na tydzień jednostkę o długości 50 stóp, zaoszczędzimy 800 euro. Wynajmując w tym samym terminie dziesięcioletni jacht o długości 45 stóp, zaoszczędzimy ponad 600 euro. Natomiast zamawiając ośmioletnią jednostkę o długości 40 stóp, wydamy mniej o 460 euro. Więcej o programie „Lubimy starsze" na stronie internetowej www.punt.pl.

FOT. AGENCJA PUNT (3)

Mała klubowa przystań sąsiadująca z mariną w Rønne na Bornholmie.

Dzikie plaże i białe klify północnych brzegów Rugii.

Bornholm kontra Rugia

Porty duńskiego Bornholmu czy mariny niemieckiej Rugii – dokąd wyruszyć w rejs w najbliższym sezonie? Pokusiliśmy się, by w subiektywny sposób porównać dwie niezwykłe wyspy Bałtyku.

Na Bornholm polskie załogi zawijają często. Jedne zostają na wyspie kilka dni, inne zatrzymują się tylko po to, by odpocząć i wyleczyć rany przed podróżą do Kopenhagi, Malmö lub Karlskrony. Na Rugię zwykle brakuje nam czasu. Pędzimy na zachód wzdłuż białych klifów lub zawijamy na noc do Sassnitz, gdzie pospiesznie zbieramy siły przed dalszą drogą w kierunku Sundu, wysp duńskich i Zatoki Meklemburskiej. Doprawdy, trudno zrozumieć, dlaczego tak wielu z nas omija tę niemiecką wyspę. Przecież Rugia pod względem walorów żeglarskich w niczym nie ustępuje Bornholmowi. A być może nawet go przewyższa...

Nasz jacht

Załoga „Wiatru" co rok wyrusza w bałtycki rejs w poszukiwaniu materiałów do kolejnych wydań. W ostatnich sezonach najczęściej żeglowaliśmy jachtem „Copa Verde" (Sun Odyssey 39i) z floty szczecińskiej agencji Skaut, która w Marinie Pogoń prowadzi biuro czarterowe oraz Centrum Nawigacji Wodnej, gdzie można przetestować jachtowe urządzenia elektroniczne wszystkich renomowanych marek.

Jacht ma rolowaną genuę i grot chowany w maszcie, dwa koła sterowe, ster strumieniowy, dziewięć koi w trzech kabinach i mesie, toaletę z prysznicem, ciepłą wodę, lodówkę oraz ogrzewanie z wentylacją mechaniczną. Komputer i mapy można rozłożyć na dużym stoliku nawigacyjnym, przy którym znajduje się wygodne profilowane siedzisko. Poza tym mamy ploter map marki Raymarine, radio z CD oraz telewizor z wbudowanym odtwarzaczem DVD. Piłka nożna zwykle obchodzi nas niewiele bardziej niż zeszłoroczny śnieg, ale w sezonie 2014 cudownie było oglądać podczas lipcowego rejsu, jak Niemcy kroją Brazylię na plasterki w półfinale mistrzostw świata.

Jak żeglujemy

Podczas rejsów odwiedzamy przystanie Niemiec, Danii, Szwecji oraz porty polskiego wybrzeża. Zwykle żeglujemy rekreacyjnym tempem, pokonując od 20 do 60 mil dziennie. Podróżujemy metodą mazurską: bez wacht, bez pośpiechu, bez ściśle określonego celu, najczęściej w dzień i zazwyczaj pełnymi kursami. Starannie analizujemy internetowe serwisy pogodowe (w marinach Wi-Fi jest w cenie portowania lub za dodatkową opłatą). W ostatnim sezonie najlepiej sprawdzała się prognoza witryny windfinder.com. To nie tylko nasza opinia, gdyż wydruki właśnie z tej strony najczęściej widniały na portowych tablicach ogłoszeń. Gdy wieje z siłą powyżej sześciu stopni w skali Beauforta, czekamy przy kei, aż wiatr osłabnie lub chowamy się na szlaku wód wewnętrznych prowadzącym od wyspy Hiddensee do Zalewu Szczecińskiego. A jeśli dmucha prosto w nos – zmieniamy kurs.

„Copa Verde" z floty szczecińskiej agencji Skaut.

Często wstajemy wcześnie (nawet skoro świt o godz. 3.30), by wykorzystać słabsze podmuchy i dotrzeć do następnego portu wczesnym popołudniem (miejsce w marinie gwarantowane, zyskujemy też sporo czasu na zwiedzanie okolicy). Jest coś magicznego w tych pobudkach o nieludzkiej porze. W domu nawet wołami trudno nas wyciągnąć z łóżek przed siódmą, a tu wystarczy uruchomić silnik i po chwili cała załoga uwija się przy cumach. Dlatego staramy się planować rejsy pod koniec czerwca lub na początku lipca, czyli wtedy, gdy dzień jest najdłuższy. Długi dzień to prawdziwy dar – w pierwszej połowie lipca na naszym Bałtyku zmrok zapada o godz. 22.30 i już po pięciu godzinach znów jest jasno. Bajka.

W ostatnich sezonach kilkakrotnie odwiedzaliśmy Rugię i Bornholm. Zawijaliśmy do dużych portów i małych przystani. Penetrowaliśmy ląd w poszukiwaniu turystycznych atrakcji i sprawdzaliśmy ceny w marinach. Po powrocie z ostatniej wyprawy postanowiliśmy podsumować doświadczenia i odpowiedzieć na pytanie: „Bornholm czy Rugia?". ▷

FOT. SHUTTERSTOCK.COM, MARINA KRÓSLIN, KUBA OLEJNIK

Imponujący budynek portowy w Glowe na północy Rugii.

Marina Glowe mieści 100 jachtów.

Budynek portowy w Rønne na Bornholmie.

Daleko czy blisko?

1:0 dla niemieckiej Rugii. Jeśli wyruszamy z zachodniego wybrzeża, Rugia jest na wyciągnięcie ręki. Ze Świnoujścia do Sassnitz płynie się zwykle kilka godzin (pod warunkiem, że nie wieje mocno z północnego zachodu). Można też pożeglować przez Zalew Szczeciński, urokliwą Pianę (cieśnina między lądem a wyspą Uznam) i Zatokę Greifswaldzką (Greifswalder Bodden).

Jeżeli natomiast wyruszamy z Trójmiasta, to bliżej mamy na Bornholm, ale „bliżej" to aż 150 mil. I to najczęściej pod wiatr. Dlatego coraz więcej firm czarterowych z Gdańska i Gdyni otwiera swe przyczółki na zachodzie: w Darłowie, Kołobrzegu czy w Kamieniu Pomorskim.

Linia brzegowa

2:0 dla Rugii. Tak urozmaiconej i ciekawej linii brzegowej nie ma chyba żadna inna wyspa Bałtyku. Rugię otaczają rozległe morskie zatoki, wąskie akweny wcinające się w ląd niczym fiordy, są cieśniny oraz schowane wewnątrz wyspy jeziora połączone z morzem oznakowanymi szlakami. W porównaniu z Rugią duński Bornholm wygląda jak naleśnik na patelni.

Wokół Rugii można się szwendać od portu do portu przez wiele dni. Większym jachtem lub nawet mieczówką z Mazur, odwiedzając pokaźne mariny, maleńkie przystanie i kotwicowiska w pobliżu trzcin. Od wschodu mamy piękne klifowe brzegi ciągnące się od Sassnitz po Lohme. Po opłynięciu przylądka Arkona można obrać kurs na południe i wcisnąć się między Rugię a wyspę Hiddensee. Choć pływamy morskim jachtem o długości 12 metrów i zanurzeniu 1,6 metra, bezpiecznie pokonujemy slalom między łachami piasku, lęgowiskami ptaków i trzcinowiskami (odczyt z sondy: 2,5 metra). W wielu miejscach płycizny są na wyciągnięcie ręki, wręcz je widać. Czasem ktoś zażartuje: „uważaj, bo krawężnik tuż, tuż...". Ale żegluga jest bezpieczna. Wystarczy trzymać się boi wyznaczających tor i od czasu do czasu zerknąć na ploter, na którym droga oznaczona białym kolorem przypomina miejską jezdnię. Podobny tor wodny znajduje się po zachodniej stronie Hiddensee – zmierzają nim jachty podróżujące z Niemiec i Danii. Żegluga obiema trasami w słoneczny i wietrzny dzień, gdy podmuchy dochodzą od wschodu lub zachodu (można wtedy rozwinąć żagle) na długo pozostaje w pamięci.

Południowe brzegi Rugii przywołują na myśl Mazury. Można zboczyć z toru na kotwicowisko, zaszyć się w trzcinach lub zacumować w uroczym porcie sąsiadującym z plażą. Od południa wyspę oblewają wody rozległej Zatoki Greifswaldzkiej. Choć jest otoczona lądem z trzech stron, zapewnia prawdziwie morską żeglugę. Warto zwrócić uwagę, że rejs wokół wyspy można zorganizować na mniejszym i mniej dzielnym jachcie, także na łodzi mieczowo-balastowej. Jeśli wyruszymy na przykład z portu Breege i obierzemy kurs na Thiessow (południowym szlakiem), opłyniemy dwie trzecie wyspy, nie wychodząc ani razu na otwarte wody Bałtyku.

Porty i przystanie

Remis (stan meczu 3:1). Porty duńskiego Bornholmu to przeważnie niewielkie przystanie, w sezonie zwykle przepełnione, a podczas silnych wiatrów od morza – nie zawsze bezpieczne. W Rønne (największe miasto Bornholmu) mamy bezpieczny port sąsiadujący z przystanią promową oraz pięknie położoną marinę obok plaży, miejscowego jachtklubu, marketu, informacji turystycznej i dużej wypożyczalni rowerów. To bez wątpienia najlepsze miejsce na postój. Po drugiej stronie wyspy (od wschodu) czeka port Nexø. Do większych przystani można zaliczyć także Hasle i Tejn. Pozostałe miejsca to niewielkie baseny otoczone betonowymi pirsami, zwykle z wąskimi wejściami, niekiedy płytkie i niedostępne dla morskich jachtów żaglowych.

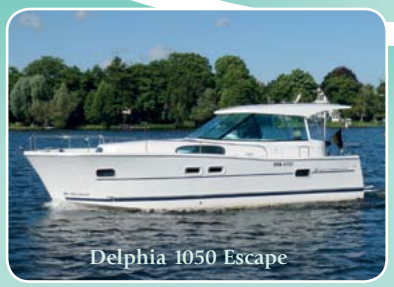
Na Rugii podobnie. Obok dużych portów i marin sporo jest niewielkich przystani, takich jak Puddemin na południu, Neuendorf i Vitte na zachodzie, Ralswiek wewnątrz wyspy (na krańcu Wielkiej Zatoki Jasmundzkiej) czy Lohme na północy, gdzie niewielki basen wydarty morzu osłania kamienista ostroga. Miasteczko Lohme zawieszone jest wysoko na stromym klifie. Nazywane jest ukrytą perłą Rugii – prowadzą do niego strome drewniane schody. Znad przystani rozciąga się piękny widok na morze i przylądek Arkona. Niemiecki poeta Theodor Fontane porównał to miejsce do Sorrento w południowych Włoszech.

Największym portem Rugii jest Sassnitz, kurort pełen uroczych pensjonatów. To strategiczna przystań dla żeglarzy zmierzających na zachód oraz w kierunku Malmö i Kopenhagi. Długa betonowa ostroga (ponoć najdłuższy falochron w Europie), do której cumujemy burtą, zapewnia doskonałe schronienie.

YACHT CHARTER PALME

Wakacje na jachcie – Berlin, Brandenburgia oraz Mecklemburgia-Pomorze Przednie

www.yachtcharterpalme.de


Delphia 1050 Escape

Reline Classic 1225 AC

Greenline 33

Osoba kontaktowa:
Dariusz Kasprzyk
Telefon
+49 3327 565 70 34
Mobil
+49 170 226 81 63

Serwis i obsługa w języku polskim!

PALME MARIN

Yachtcharter Palme GmbH · Otto-Lilienthal-Str. 16–18 · 14542 Werder (Havel) · Germany · info@ycpalme.de

W głębi basenu stoją łodzie rybackie i kutry, na których urządzono portowe knajpki. O strony lądu działa w basenie nowa marina (trzy solidne pomosty). W centrum miasta, na wzniesieniu, jest dobrze zaopatrzony market Netto. A w pawilonach tuż nad plażą – sklepy z pamiątkami i restauracja w kształcie statku wycieczkowego. Warto też wpaść do biura informacji turystycznej, gdzie znajdziecie sporo materiałów o najbliższej okolicy. W pobliżu portu działa targ rybny, jest plac zabaw dla dzieci, a ścieżka spacerowa prowadzi na kamieniste wybrzeże i do białych klifów.

Spora marina w mieście Glowe na północy wyspy to ostatnia przystań przed przylądkiem Arkona. Oprócz przytulnego basenu i nowoczesnego budynku portowego znajdziecie tam piękną plażę, promenadę, punkt widokowy nad portem oraz miejsce do grillowania. To tutaj stacjonuje jednostka niemieckiego ratownictwa morskiego strzegąca wybrzeża od Sassnitz po Arkonę.

Okrążając wyspę od południa, warto zaplanować postój w porcie Gustow schowanym w głębokiej zatoce kilka mil na południowy wschód od uchylnego mostu w Stralsundzie. Oprócz małej plaży, niezwykłej ciszy, bardzo wygodnych stanowisk cumowniczych i portowej knajpki, są tam doskonałe sanitariaty. To jedno z tych miejsc, gdzie warto odpocząć dłużej.

Płynąc na zachód szlakiem wód wewnętrznych, koniecznie zatrzymajcie się w Stralsundzie, który zaskakuje wieloma zabytkami z czerwonej cegły, kościołami, obszerną miejską przystanią, muzealnym żaglowcem „Gorch Fock I" i nowoczesnym oceanarium. Stralsund leży na stałym lądzie i jest ważnym punktem komunikacyjnym, gdyż ma jedyny most łączący kontynentalne Niemcy z Rugią.

Strategicznym miejscem dla żeglarzy zmierzających z Polski na Rugię jest także Marina Kröslin – żeglarskie miasteczko 9 km na północ od Wolgastu, osłonięte od morza północnym krańcem wyspy Uznam. To pierwsza duża przystań na zachód od polskiego wybrzeża. Można tam dotrzeć przez Zatokę Pomorską lub wodami wewnętrznymi przez Zalew Szczeciński i Pianę – cieśninę oddzielającą Uznam od stałego lądu, najdłuższą z trzech cieśnin łączących Zalew Szczeciński z Bałtykiem (ma około 20 km).

Przystań leży przy zachodnim brzegu Jeziora Kröslińskiego. Oferuje miejsca postojowe dla 500 jachtów. W marinie jest stacja, w której można zatankować wszystkie rodzaje paliw, a także gaz do butli gazowych. Cumując w Kröslinie, uzyskamy również bezpłatny dostęp do internetu (kod dostępu przekazuje administracja portu). Przystań oferuje wiele usług. Możemy zamówić dźwig do wodowania (do 65 ton) i stawiania masztów (do 500 kg). W porcie jest tawerna i bistro, w których możemy skosztować regionalnych potraw i skorzystać z bufetu śniadaniowego. Na przekąski i drinki zaprasza także bar „Kantappa". Ekwipunek uzupełnimy w sklepie żeglarskim, a zaopatrzenie – w minimarkecie. Wśród zabudowań portowych znalazło się miejsce na sklepik z pamiątkami, pocztę, butik „Yachties" oraz zakład fryzjerski. Zapaleni turyści mogą skorzystać z wypożyczalni rowerów. A zmęczeni trudami dnia chętnie zrelaksują się w saunie.

Hiddensee. Latarnia Dornbusch z 1888 roku.

Atrakcje turystyczne

Trudna decyzja. Po dłuższym zastanowieniu typujemy remis (4:2). Na Rugii możemy podziwiać wysokie białe klify ciągnące się od Sassnitz po Arkonę, gdzie utworzono najmniejszy w Niemczech park narodowy (www.nationalpark-jasmund.de), albo zanurzyć się w kompleksie leśnym Goor znajdującym się nad Zatoką Greifswaldzką. Warto poznać królewskie miasto Putbus z pięknym teatrem. A także uroczą Hiddensee z latarnią morską Dornbusch z 1888 roku, która często trafia na pocztówki i okładki turystycznych katalogów. W miejscowości Wiek znajdziecie kościół św. Grzegorza, patrona żeglarzy i podróżnych, oraz kościół św. Jerzego, jeden z najbardziej imponujących obiektów sakralnych wyspy. W Sellin zobaczycie 400-metrowe molo z 1906 roku, najbardziej rozpoznawalny obiekt turystyczny Rugii, natomiast w miejscowości Thiessow odwiedzicie market lokalnych produktów wystawianych na sprzedaż co wtorek – od maja do września.

Natomiast na Bornholmie warto zwiedzić miasto Rønne z kościołem św. Mikołaja, muzeum ceramiki i piękną latarnią morską. W Hasle zaś zabytkową wędzarnię z 1807 roku. Na północy, z Hammerhavn lub z Allinge, dotrzecie do ruin zamku Hammershus położonych na skale wznoszącej się ▷

Pływające domy na wynajem w Marinie Kröslin.

Imponująca suwnica do wodowania w Krösline.

Marina Kröslin (500 jachtów) leży przy zachodnim brzegu Jeziora Krösliński ego.

74 metry nad poziom morza. W okolicy Tejn można po sztormie zbierać bursztyny na plaży opadającej stromo ku morzu albo podziwiać Święte Skały – imponujący odcinek wybrzeża z urwiskiem o wysokości 22 metrów. Natomiast z Nexø można się wybrać na 18-dołkowe pole golfowe w Dueodde (www.nexogolfklub.dk). Miłośnicy nowoczesnych muzeów powinni odwiedzić Naturbornholm – centrum edukacyjne na wzgórzu Klintebakken, na południe od miejscowości Aakirkeby (www.naturbornholm.dk).

Ceny

W tej kategorii Rugia wygrywa bezsprzecznie (5:3 dla niemieckiej wyspy). Pamiętajmy, że płynąc na Bornholm, zmierzamy do Danii, czyli do jednego z najdroższych państw Europy. Koszty życia w Danii są średnio o 40 proc. wyższe niż wynosi średnia unijna (drożej jest tylko w Norwegii i Szwajcarii). W marinie w Rønne postój naszego jachtu kosztuje 25 euro. Natomiast w Hasle, Allinge i Tejn płacimy 30 euro. Dla porównania w niemieckim Lohme na Rugii za postój płacimy 14 euro, w Neuendorf – 15,60 euro, w Gustow – 16 euro, a w Glowe – 13 euro za miejsce przy kei i 5 euro za Wi-Fi na 24 godziny. Nawet w dużej i doskonale wyposażonej Marinie Kröslin ceny są przystępne – za postój naszego jachtu płacimy tam 16 euro (20 euro wynosi kaucja za czip otwierający toalety). Bodaj najdroższym portem w najbliższej okolicy Rugii jest Stralsund, gdzie płacimy 20 euro. Trzeba tu wykupić kartę (10 euro kaucji plus 10 euro na prąd i wodę). Jeśli załoga nie wykorzysta limitu, nazajutrz bosman odda gotówkę za niewykorzystane impulsy oraz kaucję za kartę.

Okręt podwodny klasy 651. Pływające muzeum radzieckiej myśli technicznej cumuje w Peenemünde.

Portowe miasteczko Mariny Kröslin.

Sąsiedztwo

Tu wygrywa Bornholm. Nawet jeśli na szalę niemieckiej Rugii położymy uroczy i atrakcyjny Stralsund, niezwykłe plaże Hiddensee oraz historyczne i militarne osobliwości pobliskiego Peenemünde, to jednak sąsiadujący z Bornholmem archipelag wysp Christiansø jest trudny do przelicytowania.

Miejscowa społeczność liczy zaledwie 100 osób. Chętnie witają turystów z Bornholmu przypływających na kilka godzin, ale jeszcze chętniej ich żegnają – o godz. 17.00, gdy odchodzi ostatni prom, na wyspie pozostają wyłącznie miejscowi oraz załogi kilkunastu jachtów cumujących w niedużym porcie. Warto odwiedzić muzeum, kościół, kąpielisko z pomostem do skoków, restaurację z pięknym tarasem wykutym w skale oraz latarnię, z której roztacza się niezwykły widok. Trzeba też wyruszyć na spacer dookoła dwóch największych wysp: Christiansø i Frederiksø. W letnie słoneczne dni skaliste wysepki, porośnięte skąpą roślinnością, pachną niczym Chorwacja.

Dokąd w rejs?

Koniec meczu. Jest 5:4 dla Rugii. W turnieju dwóch bałtyckich wysp Niemcy niespodziewanie wygrywają z Danią. Oczywiście wielu z was ma zapewne zgoła odmienne zdanie na temat walorów żeglarskich i turystycznych obu lądów i nie odda swego ukochanego Bornholmu za żadne skarby Bałtyku. Na szczęście obie wyspy dzieli zaledwie 50 mil morskich, więc nawet podczas krótkiego rejsu ze Szczecina, Trzebieży czy Świnoujścia można pogodzić wszystkich członków załogi, odwiedzając i Rugię, i Bornholm.

Krzysztof Olejnik

TRIBORD
DESIGNED BY WATER

DECATHLON
SPORT DLA WSZYSTKICH - WSZYSTKO DLA SPORTU

II MIEJSCE
OXYLANE INNOVATION AWARDS 2013

Poznaj IZEBER!

INNOVACJĘ, która umożliwia unoszenie się na wodzie, spełniając normę 50N, zapewniając także komfort i izolację termiczną klasycznej kamizelki

kamizelka na co dzień

kamizelka asekuracyjna o wyporności 50 Newtonów

izeber 50
FLOATING SYSTEM

Spełnia normę EN ISO 12402-5

199 zł 99

- Wiatroszczelna i wodoodporna membrana.
- Membrana komórkowa zapewniająca izolację i wyporność.
- Hydrofobowa siatka z mikrowłókien.
- Kompleks polietylenu scalający mikrosfery.
- Hydrofobowa siatka z mikrowłokien.
- Membrana komórkowa zapewniająca izolację i wyporność.
- Wiatroszczelna i wodoodporna membrana.

Katamarany Lagoon zdominowały klasę B wielokadłubowców.

Na starcie ARC stawiło się prawie 200 jachtów.

Polacy wygrali regaty ARC

Ponad 2700 mil morskich, 15 dni na oceanie, dwa zniszczone żagle, kilkanaście wacht w silnym wietrze i zwycięstwo – tak najkrócej można opisać udział w regatach ARC polskiej załogi katamarana Lagoon 450 „Blue Waves".

Turystyczne regaty Atlantic Rally for Cruisers (ARC) rozgrywane są co roku na trasie Las Palmas – Saint Lucia. Już dwa tygodnie przed startem uczestnicy spotykają się w marinie, gdzie poznają się i nawiązują przyjaźnie. Później utrzymują łączność radiową, wysyłają e-maile i opisują w blogach swoje przeżycia. Każdy jacht ma nadajnik satelitarny, dzięki czemu internauci na lądzie mogą obserwować trasę. Po przybyciu na Karaiby żeglarze biorą udział w wielu imprezach kulturalnych i towarzyskich, na przykład w nocnych koncertach jazzowych czy kursach kuchni karaibskiej. Minionej jesieni na starcie stawiło się prawie 200 jachtów, w tym jednostki z Polski: „Blue Waves" (Lagoon 450), „Blue Ocean" (Lagoon 560) i „Time Break III" (Dufour 54).

Udział katamarana „Blue Waves" zorganizowała firma Dobre Jachty, wyłączny przedstawiciel marki Lagoon w Polsce. Jarosław Chłopek (skipper) i Maciej Stompór zaprosili na pokład przyjaciół i partnerów biznesowych, dla których oceaniczny rajd miał być przygodą i okazją do naładowania akumulatorów. Strategiem i osobą czuwającą nad osiągami jednostki został Inge Brattlli, norweski żeglarz regatowy do lat mieszkający w Polsce. Trasę Las Palmas – Saint Lucia Inge pokonywał już po raz czternasty.

Załoga zmagała się ze zmiennymi warunkami atmosferycznymi. Okresowe silne wiatry i wysokie fale wystawiały jacht na spore przeciążenia i wymagały stałej czujności. Wielokrotnie zmieniano żagle oraz naprawiano nadwyrężony przez szkwały spinaker i żagiel typu code zero. Nagrodą były ciepłe słoneczne dni, podczas których przy płynącym szybko jachcie bawiły się delfiny, a sprzed dziobu uciekały latające ryby.

Dzień podzielono na sześć czterogodzinnych wacht. Rotacyjny system sprawił, że wszyscy uczestnicy mieli okazję się poznać i doświadczyć żeglowania o różnych porach dnia i nocy, podziwiając wschody i zachody słońca, a także rozgwieżdżone niebo Atlantyku. Żeglarze mieli sporo czasu na odpoczynek, życie towarzyskie i dodatkowe atrakcje – na przykład połów ryb. Na pokładzie było dosłownie wszystko, co może umilić długi rejs. Począwszy od hiszpańskiej szynki jamón, poprzez wypiekane codziennie pieczywo, aż po kolekcję filmów, które można było oglądać po zakończonej wachcie. Niektórzy uczestnicy zdradzili swe kulinarne talenty. Jachtowe menu obejmowało ceviche z surowej ryby mahi mahi z chili, szalotką i mango. Lasagne z beszamelem. Kotlety schabowe z purée i mizerią. Indyjskie curry z kurczaka i pieczoną rybę w sosie winnym ze świeżą pietruszką.

– W trakcie całego rejsu, niezależnie od pogody, a nawet wbrew początkowej chorobie morskiej, wszyscy doskonale spędzaliśmy czas i świetnie się rozumieliśmy. Zależało nam, by ta wyprawa była niezapomnianym przeżyciem. Ale oczywiście od pierwszych chwil myśleliśmy także o osiągnięciu jak najlepszego wyniku – mówi Maciej Stompór z Dobrych Jachtów. Założony cel udało się zrealizować. Załoga „Blue Waves" przypłynęła na metę pierwsza w swojej grupie (wielokadłubowce klasy B). Zajęła też pierwsze miejsce wśród wszystkich wielokadłubowców (po uwzględnieniu przelicznika). Podczas ogłoszenia wyników okazało się również, że blog prowadzony przez Filipa Wójcikiewicza, członka załogi, został uznany za najlepszy nieanglojęzyczny blog ARC 2014. Warto też zwrócić uwagę, że wśród wielokadłubowców klasy B aż osiem z 11 sklasyfikowanych jachtów to łodzie marki Lagoon.

Polski „Blue Waves" dopływa do mety.

Nasi na mecie w Hobart

Dwa polskie jachty uczestniczyły w 70. edycji wyścigu Sydney – Hobart. „Katharsis II" minął metę na 65. pozycji, a „Selma Expeditions" – na 94. miejscu.

Jacht „Katharsis" płynął 3 doby, 8 godzin, 5 minut i 58 sekund. „Selma" dotarła do mety 14 i pół godziny później. Po przeliczeniu czasów według współczynnika IRC okazało się, że polskie jachty towarzyszą w rankingu nowoczesnym jednostkom, na których skupiona była uwaga mediów. „Katharsis" zajął 67. miejsce – cztery pozycje przed najszybszym „Wild Oats XI". „Selmę" sklasyfikowano na 76. pozycji – zaledwie trzy lokaty za jachtem „Comanche", który w załodze miał aż sześciu sterników, w tym Jamesa Spithilla (członek Oracle Team USA, aktualny posiadacz Pucharu Ameryki). Nasi żeglarze wyprzedzili między innymi „Black Jacka", czyli dawną „Telefonikę", jacht uczestniczący w regatach Volvo Ocean Race. Nie dziwi więc satysfakcja załóg obu polskich jednostek z ukończenia trudnego rejsu. Tym bardziej że „Selma" to typowy jacht wyprawowy przygotowany na wody Arktyki i Antarkdyty (choć wzorowany na słynnym „Kriterze", który w 1978 roku przegrał regaty rumowe zaledwie o półtorej minuty). Załoga z Jarosławem Kaczorowskim, uczestnikiem Mini Transat, oraz Dominikiem Życkim, załogantem Mateusza Kusznierewicza z klasy Star, spisała się dzielnie. „Katharsis" to jacht typu Oyster 72, szybki, ale zbyt ciężki i zbyt luksusowo wyposażony, by mógł dorównać jednostkom regatowym. Załoga musiała nawet odłączyć elektryczny napęd kabestanów, aby sprostać wymogom regulaminu regat.

Po starcie polskie jachty szybko zajęły pozycje daleko za liderami. Kapitan Piotr Kuźniar z „Selmy" raportował: „Początek był fantastyczny. Ponad sto jednostek na linii startu. Dzięki Dominikowi i Jarkowi wjechaliśmy doskonale. Przed dziobem przeleciał nam ogromny „Ragamuffin 100". Była jazda i tłok aż do wyjścia z zatoki".

Mariusz Koper, kapitan jachtu „Katharsis", zapisał na swoim blogu: „Regatowe jachty po minięciu drugiej boi nabrały nieco wysokości i obrały bezpieczny, bo z małym zafalowaniem, kurs południowo-zachodni wzdłuż brzegu Australii. Nasz jacht, niestety, nie jest w stanie pływać tak ostro na wiatr. Mogliśmy płynąć ostrym kursem, ale powoli, lub pełniejszym, ale z większą prędkością. Wybraliśmy to drugie. Mieliśmy satysfakcję z wyprzedzania mniejszych jachtów regatowych, ale konieczność dwukrotnego odłożenia się w morze zniwelowała nasz wysiłek. Po każdym takim manewrze traciliśmy kilkanaście pozycji".

O ile „Katharsis" nieźle radził sobie na halsówce, o tyle „Selma" płynęła w drugiej

Załoga jachtu „Katharsis II". Pierwszy z prawej – kapitan Mariusz Koper. Fot. ROLEX / Daniel Forster

setce. Później nastały bardzo zmienne warunki, które obu polskim jachtom pozwoliły odrobić część strat. Ale wiatr nadal płatał figle... Mariusz Koper pisał: „Sobotni poranek wygasił wiatr. Dla nas to gwóźdź do trumny. Początkowo, gdy wiało do sześciu węzłów, byliśmy jeszcze w stanie poruszać się powoli z prędkością 4, 5 węzłów. Ale około 7.00 wiatr zdechł. Przez sześć godzin nasze żagle ze smutkiem łomotały na martwej fali. Przemieściliśmy się zaledwie o kilkanaście mil i to głównie dzięki prądowi, który pojawił się na granicy szelfu."

Później wszyscy przyspieszyli, bo pojawiły się podmuchy z dobrego kierunku. Pod spinakerami jachty szybko mknęły do mety, by przed północą stanąć u wrót Cieśniny Bassa. Raport z „Selmy": „Prujemy prawie prosto do celu. Genaker w górze. Wiatr, niestety, w najbliższych godzinach ma wzrosnąć i chyba nie utrzymamy genakera do Tasmanii. Emocje w kokpicie rosną. Chwilowa prędkość: 14,7 węzła. Na twarzach kolejnych sterników lekki uśmiech i skupienie. Gonimy stawkę. Teraz już nam tak szybko nie uciekają."

Spinakerowy kurs sprzyjał także załodze „Katharsis". Polska jednostka osiągała chwilową prędkość 16,5 węzła. Taką żeglugę skipper nazwał „jazdą bez trzymanki". Wiatr: 30 węzłów. Pełny grot i spinaker ma maszcie. Polacy w 34 godziny awansowali o 25 pozycji. Kiedy spinaker nie wytrzymał tej ostrej jazdy, na spinakerbomie postawiono genuę. Prędkość była mniejsza, ale żegluga bardziej stabilna i bezpieczniejsza. Gdy wiatr wzrósł do 40 węzłów, jacht uzyskał swoją rekordową prędkość 18,7 węzła. Rekordy biła także „Selma", która w dobę pokonała 246 mil.

Ostatnia prosta to walka ze zmęczeniem i zmiennym wiatrem. Wiało z każdej strony, od zera do 50 węzłów. Raport z „Selmy": „Minęliśmy Organ Pipes. Wiatr skręca, mamy prosto w dziób. Powoli zmieniamy kurs na zatokę Hobart, ale wiatr dalej skręca. Niech to wszyscy diabli. Jest trzecia w nocy. Dominik bierze ster i zaczyna się uporczywa halsówka".

Najszybszy „Wild Oats XI" żeglował 2 doby, 2 godziny, 3 minuty i 26 sekund. Już ósmy raz był najszybszy na trasie z Sydney do Hobart. To rekord tych regat. Jacht „Comanche", który przez wielu był uznawany za faworyta, nie sprostał rywalowi – żeglował 49 minut dłużej. Rekord trasy nie został pobity, wciąż wynosi dobę, 18 godzin, 23 minuty i 12 sekund.

Trzecią najszybszą jednostką był „Ragamuffin 100", maszyna niestrudzonego Syda Fishera, krzepkiego 85-latka, który już 47 razy startował w tych regatach. Jego jacht mógł być groźny dla najlepszych, wszak pod nazwą „Investec Loyal" zwyciężył w Hobart w 2011 roku. Co ciekawe, 47 startów to wcale nie rekord, gdyż jeden więcej ma na koncie Tony Cable.

Marek Słodownik

FOT. XAUME OLLEROS / POWER SPORT IMAGES

Niespodzianka w Volvo Ocean Race. Po trzech etapach oceanicznych i trzech wyścigach portowych najlepszy jest zespół z Chin.

Chińczycy na prowadzeniu

Załogi biorące udział w Volvo Ocean Race dopłynęły do Chin. W regatach nie brakuje emocji, niespodzianek i dramatów – wyścig jest najciekawszy od lat.

Drugi etap, z Kapsztadu do Abu Zabi, upłynął pod znakiem wypadku jachtu „Vestas Wind". Nocne wejście na atol leżący niemal na środku Oceanu Indyjskiego to dowód, że na trudnych akwenach nawet najlepszym zdarzają się wpadki. Dzięki obecności na pokładzie reportera organizatorzy regat, a także kibice mogli nie tylko obserwować wypadek, ale niemal uczestniczyć w akcji ratowniczej. Załoga trafiła na atol, na którym woda nie sięga nawet do pasa. Jacht wpłynął na rafę z prędkością prawie 20 węzłów, urywając płetwę balastową i niszcząc część podwodną kadłuba. Spora część dna po prostu oderwała się od jachtu.

Żeglarze wydobyli wszystkie cenne elementy i w pontonach dotarli na stały ląd. Wrak odesłano statkiem do stoczni, gdzie zostanie wykonana brakująca część kadłuba. Łódź ma powrócić do rywalizacji w Lizbonie. Szans na dobre miejsce oczywiście nie ma, ale szefom zespołu zależy na promocji. A co z załogą? O ile dymisja nawigatora Holendra Woutera Verbraaka nie jest zaskoczeniem, o tyle pozostanie skippera Chrisa Nicholsona może dziwić. Australijczyk chciał się rozstać z zespołem, by nie musieć w kółko odpowiadać na te same upokarzające pytania. Na rozwiązanie kontraktu nie dostał jednak zgody, ma promować sponsora w portach etapowych i udzielać wywiadów. Nicholson zagroził zerwaniem kontraktu, sprawa może się zakończyć w sądzie, jednak obie strony milczą na temat sporu.

Rywalizacja podczas drugiego etapu była zacięta. Do Team Brunel oraz Abu Dhabi Ocean Racing dołączyli Chińczycy z Dongfeng Race Team, którzy ścigają się bez kompleksów. Rzutem na taśmę zwyciężyli Holendrzy, przed Chińczykami. Załoga Abu Dhabi chciała wygrać w swoim porcie, ale w cieśninie Ormuz popełniła drobny błąd. Żeńska załoga Team SCA ponownie dopłynęła na ostatnim miejscu, jednak sprawiła ogromną niespodziankę, zwyciężając w wyścigu portowym.

Trzeci etap rozegrano na trasie z Abu Zabi do chińskiej miejscowości Sanya. To trudny odcinek, ponieważ po drodze żeglarze muszą pokonać cieśninę Malakka, przez którą co roku przepływa 95 tysięcy statków. Ten etap regat zakończył się sensacją. Wszystkie jachty żeglowały w zwartej grupie, ale prowadzili Chińczycy. Ich skuteczna żegluga budziła uznanie widzów i złość rywali, ale pamiętać trzeba, że najważniejsze pozycje na tym jachcie zajmują Francuzi.

Abu Dhabi Ocean Racing dopłynął drugi. Na trzeciej pozycji uplasował się Team Alvimedica. Czwarty był zespół Mapfre, a dopiero piąty Team Brunel, którego skipper, Bouve Bekking, nie krył niezadowolenia. W załodze szykują się zmiany, ponieważ żeglarze dostali przed startem jasne polecenie: „Regaty trzeba wygrać". Czwarte miejsce przegrali wprawdzie o dwie minuty, ale do zwycięzcy stracili prawie pięć godzin. Rozgoryczenie może być duże, bo honoraria załogi uzależniono od wyniku. Chcąc zarobić, muszą być najlepsi. W innym wypadku otrzymają niskie wynagrodzenia.

Rozczarowuje też hiszpańska załoga Mapfre, która płynie wolno i nie odgrywa istotnej roli. Na trzecim etapie Ikera Martíneza w roli skippera zastąpił Xabier Fernández, ale nie przyniosło to oczekiwanych zmian.

Marek Słodownik

Żeńska załoga Team SCA wygrała wyścig portowy.

„Vestas Wind" po wypadku trafił do stoczni.

FOT. CORINNA HALLORAN / TEAM SCA, RICK DEPPE / VOLVO OCEAN RACE

Z Barcelony dookoła świata

Osiem dwuosobowych załóg rozpoczęło w sylwestra okołoziemski wyścig Barcelona World Race. Relację z portu oraz rozmowy z Bernardem Stammem i Nandorem Fa przygotowała dla „Wiatru" Milka Jung.

Do portu w Barcelonie przychodzę 27 grudnia 2014 roku rano. Rozglądam się po kei i jakoś nie widzę atmosfery ważnego wydarzenia sportowego. A przecież w sylwestra rozpoczyna się okołoziemski wyścig załóg dwuosobowych Barcelona World Race – ważne wydarzenie w świecie oceanicznych zmagań. Kilka flag i banerów, biuro regat oraz biuro prasowe – niby wszystko na swoim miejscu, ale wystarczy odejść kawałek od pomostu przeznaczonego dla jachtów, by zapomnieć o regatach, przechadzając się obok palm, sklepów, kawiarni, cyrku, akwarium i muzeum. Nawet tuż przed startem oraz w sylwestra w porcie nie ma tłumów. Może dlatego, że oferta dla kibiców jest uboga? Niewielka budka z regatowymi gadżetami, w której równie dobrze można by sprzedawać hot dogi, oraz dwa razy większy przenośny sklep marki Hugo Boss – to zdecydowanie za mało... Przed rozpoczęciem ostatniej edycji wyścigu Vendée Globe, czy nawet Transat Jacques Vabre, więcej atrakcji dla kibiców było na stoiskach poszczególnych zespołów niż tutaj na całym nabrzeżu.

Nie ma regatowego miasteczka, stoisk firm żeglarskich, w biurze prasowym w porywach dwadzieścia osób i wolne miejsca na łodzi prasowej płynącej na start regat (na Vendée Globe jest to nie do pomyślenia!). Organizatorzy Barcelona World Race chyba większość energii i budżetu wydali na fotoreporterów, bogatą stronę internetową i świetny serwis fotograficzny. Być może to dobra strategia. Pomyśleli zapewne, że mając ograniczone fundusze, lepiej zainwestować w jakość informacji niż w festyn. W wypadku Barcelony, gdzie milion turystów ogląda samo miasto – jest to uzasadnione. W wypadku Vendée Globe, gdzie milion kibiców przyjeżdża tylko po to, by oglądać jachty i zawodników – byłoby to trudne do zrozumienia.

Organizatorzy wyścigu (hiszpańska fundacja FNOB), zatroskani o obsadę (zgodnie z przepisami ISAF, w regatach musi wziąć udział co najmniej pięć jachtów), starali się ze wszystkich sił wspierać swoje ekipy. Dzięki tym wysiłkom na starcie stanęły aż cztery hiszpańskie załogi. Hiszpanie od lat inwestują w żeglarstwo oceaniczne i między innymi dlatego wymyślono regaty Barcelona World Race. Chcą przełamać francuską dominację i umożliwić swoim skipperom ekspansję w klasie IMOCA. Droga jest jednak długa i niełatwa. Wśród czterech hiszpańskich załóg tylko dwie można nazwać profesjonalnymi: Neutrogenę (Guillermo Altadill i pochodzący z Chile José Muñoz) oraz GAES Centros Auditivos (Anna Corbella i Gerard Marín). Pozostałe dwa jachty obsadzono żeglarzami dopiero zbierającymi doświadczenie.

„Hugo Boss" stracił maszt na Atlantyku.

Po 35 dniach „GAES" zajmował trzecie miejsce.

Na starcie stanęła także załoga niemiecko-francuska: Jörg Riechers i Sébastien Audigane (jacht „Renault Captur"). Brytyjczyka Alexa Thomsona (jacht „Hugo Boss", co-skipper: Pepe Ribes) do Barcelony przyciągnęło wspomnienie drugiego miejsca sprzed kilku lat. Alex pobił dwa rekordy trasy (Barcelona – Gibraltar i Barcelona – równik), ale później stracił maszt 370 mil od brzegów Brazylii. Na Ocean Indyjski pierwsi wpłynęli Bernard Stamm i Jean Le Cam („Cheminées Poujoulat"). Niewiele wiedzieliśmy o możliwościach zespołu Spirit of Hungary (Nandor Fa i Conrad Colman), jednak już krótko po starcie ta ekipa płynęła daleko za czołówką.

Milka Jung, Barcelona

„Neutrogena" goni liderów z jachtu „Cheminées Poujoulat".

FOT. GILLES MARTIN-RAGET / BARCELONA WORLD RACE (3)

Bernard Stamm, lider regat Barcelona World Race (partnerem w załodze jest Jean Le Cam). Fot. Karina Marczak

Bernard Stamm dla magazynu „Wiatr”

Jeden z najbardziej utalentowanych i zarazem najbardziej pechowych żeglarzy w klasie IMOCA. Przed kilku laty odniósł wspaniałe sukcesy: został rekordzistą w samotnym rejsie przez Atlantyk (2002), zwyciężył w regatach Around Alone (2003), zdobył trofeum Juliusza Verne'a (2005) i był najlepszy w Velux 5 Oceans (2007). Karierę rozpoczął w 1995 roku, zajmując trzecie miejsce w debiutanckim starcie w regatach Mini Transat. Trzy razy uczestniczył w Vendée Globe, ale ani raz nie znalazł się w końcowym rankingu. Za pierwszym razem wycofał się po dziewięciu dniach, za drugim zakończył rejs na skałach, a w ostatniej edycji został zdyskwalifikowany. Ponad rok temu, w nocy z 23 na 24 grudnia, w trakcie powrotu z regat Transat Jacques Vabre, jacht „Cheminées Poujoulat” przełamał się na pół i zatonął. Bernard oraz jego załogant zostali uratowani. W Hiszpanii, na starcie regat Barcelona World Race, Stamm był wyraźnie zmęczony, ale uśmiechnięty.

Milka Jung: Rok temu byłeś na morzu w zupełnie innych okolicznościach. Dzisiaj spotykamy cię na kei w Barcelonie, a obok stoi nowy „Cheminées Poujoulat”. Jak minęły ostatnie miesiące?

Bernard Stamm: Początki były trudne, bo straciłem jacht, a na rynku nie było żadnej innej wolnej jednostki klasy IMOCA. Ponieważ nie chciałem, by rozpadł się mój zespół i miałem zobowiązania wobec firmy Poujoulat [producent stalowych kominów – przyp. red.], kupiłem mały trimaran i rozpocząłem na nim sezon regatowy. W czerwcu okazało się, że jest jacht – nie chciałem go kupować, bo nie miałem pieniędzy, ale przekonałem właściciela, by wyczarterował jednostkę. Zabraliśmy łódkę do Brestu i tam, w naszej bazie, wykonaliśmy niezbędne prace. Zaczęliśmy też poznawać łódź, bo dla nas była to zupełnie nowa jednostka. Później ją zwodowaliśmy, przyprowadziliśmy do Barcelony i już na miejscu kończyliśmy przygotowania. I to tyle. To bardzo proste (śmiech). Tak naprawdę oczywiście proste nie było, mieliśmy też sporo szczęścia.

Sponsor, który nie opuszcza zawodnika w trudnym momencie, to prawdziwy skarb.

Start w Barcelona World Race mieliśmy zaplanowany od dawna. Oczywiście na poprzedniej jednostce. Gdy jacht „umarł” na oceanie, sytuacja była zupełnie inna, trudniejsza. Udało nam się jednak wyczarterować inną łódź, bo to mieściło się w naszym budżecie.

Czego szukasz na morzu?

Rywalizacji i wolności.

Pływasz czasem inaczej niż regatowo?

Mógłbym, ale nie mam kiedy. Wyścigi zajmują cały mój czas.

Jacht „Cheminées Poujoulat”.

Zbyszek Gutkowski uważa, że żeglowanie inne niż regatowe nie ma sensu…

Naprawdę? Nie sądzę, żeglarstwo ma wiele pięknych twarzy. Ale na pewno nie ma sensu turystyczne pływanie na takich jachtach jak nasze.

Jean Le Cam, twój partner w załodze, jak słyszeliśmy na konferencji prasowej, nie jest zbyt rozmowny...

Nie jest? Ależ jest! W moim towarzystwie mówi dużo, naprawdę!

Jakoś trudno to sobie wyobrazić.

Odpowiada przecież na pytania, czasami są to tylko dwa słowa, ale odpowiedź jest rzeczowa i wystarczająca. Nie potrzeba mówić więcej.

Jesteście zgraną załogą?

Dość późno dostaliśmy jacht. Przypłynęliśmy z Brestu do Barcelony, nie było więc zbyt wielu okazji, by wspólnie pożeglować. Dotychczas znaliśmy się głównie jako regatowi przeciwnicy. Znamy się także z zarządu klasy IMOCA. Ciekaw jestem, co będzie, gdy wrócimy po trzech miesiącach spędzonych wspólnie na pokładzie i czy będziemy jeszcze z sobą rozmawiać...

Żeglarz samotny to indywidualista. A gdy spotykają się dwie silne osobowości na pokładzie? Czy taka załoga może liczyć na sukces?

Moim zdaniem, nie żeglujemy samotnie dlatego, że jesteśmy indywidualistami. Samotne żeglowanie narzucają formuły regat. Chętnie startujemy w regatach dwuosobowych czy w większych załogach, nie jesteśmy pustelnikami, obaj bardzo lubimy towarzystwo, rozmowy z ludźmi – to normalne. Moim zdaniem, człowiek nie został stworzony do tego, by być sam.

Polubiłeś swój nowy jacht?

Poprzedni był inny, nowocześniejszy, ale ta jednostka także jest dobra. Jorg Riechers, który pierwotnie miał na tym jachcie startować, zmienił trochę kształt kadłuba, co było krokiem w dobrym kierunku, a my później zrobiliśmy różne inne rzeczy po swojemu.

Planujesz start w najbliższej edycji regat Vendée Globe? Spróbujesz po raz czwarty?

Najpierw musimy dopłynąć do mety Barcelona World Race. Regaty dookoła świata to trudne wyzwanie i nigdy nie wiadomo, co się wydarzy.

Czujesz, że należycie do faworytów?

Startują jachty teoretycznie szybsze, przynajmniej na papierze. Są też załogi dobrze zgrane i wytrenowane, na przykład ekipa z jachtu „Neutrogena”. Na morzu na wszystkich trzeba uważać.

Rozmawiała Milka Jung

FOT. TH.MARTINEZ / SEA&CO

Węgierski skipper Nandor Fa (61 lat) wrócił na ocean po 15 latach. Fot. Karina Marczak

Człowiek, morze i duch

15 lat spędził na lądzie, realizując się rodzinnie i w biznesie. Teraz powraca na ocean pełen wiary we własne siły i jacht, który sam zaprojektował. Z węgierskim żeglarzem rozmawia Milka Jung.

Keja w Barcelonie. Za kilkanaście godzin rozpoczęcie regat Barcelona World Race. Nandor Fa, 61-letni skipper, pierwszy Węgier, który samotnie okrążył świat, przygotowuje do startu jacht „Spirit of Hungary". Ostatnie zakupy. Malowanie żagli. Nieustanne sprawdzanie, czy wszystko jest na miejscu. – Przed startem wciąż się zastanawiam, czy czegoś nie zapomniałem. Część mojej duszy już jest na oceanie, część jeszcze na lądzie – mówi Nandor. To stan znany wszystkim regatowym żeglarzom oceanicznym. Ostatnie lądowe sprawy powoli obchodzą ich coraz mniej, a morze staje się upragnioną ucieczką od zamieszania, tłumów i podejmowania wszystkich decyzji, w tym tych najdrobniejszych. Trzeba na przykład zadecydować, „jaki rodzaj tuńczyka w puszce kupić" – z takim pytaniem przyszedł do Nandora jeden z członków zespołu brzegowego. Widać ogrom pracy, pachnący nowością jacht oraz człowieka, który po latach bardzo chce wrócić na morze.

Milka Jung: Twój jacht to pierwsza łódź klasy IMOCA zbudowana według nowych przepisów. Jesteś nie tylko budowniczym jednostki, ale także jej projektantem.

Nandor Fa: To prawda, ale nie należy mówić o jakieś rewolucji, bo zmiany w przepisach nie są duże. Nawet koszty budowy są podobne, choć może trochę inaczej rozłożone.

Czy przez ostatnie lata, kiedy nie widzieliśmy cię na trasach regat, obserwowałeś rozwój klasy?

Oczywiście. Przecież jestem jednym z założycieli organizacji IMOCA. Zawsze na pierwszym miejscu stawialiśmy bezpieczeństwo – tak było, gdy byłem członkiem stowarzyszenia przed laty, i tak jest teraz, kiedy znów jestem w organizacji. Najważniejszą sprawą jest bezpieczeństwo zawodnika. Oczywiście prędkość też jest ważna, bo przecież skipperzy i sponsorzy liczą na dobry wynik.

Przed laty wielu żeglarzy startowało głównie po to, by przeżyć niezwykłą męską przygodę. Pływali na jachtach, które wcale nie były szybkie, ale chcieli uczestniczyć i ukończyć regaty. Dziś wszystko jest bardziej profesjonalne. Wszyscy chcą być najszybsi albo przynajmniej zmieścić się na podium. Moim zdaniem, niektóre zespoły za bardzo ryzykują w pogoni za prędkością i zwycięstwem. Mnie już tak bardzo nie zależy na wygrywaniu. Jestem stary. Może mojemu partnerowi zależy – Conrad Colman jest młody.

Słyszałam, jak sir Keith Mills, dyrektor firmy Open Sports Management wspierającej stowarzyszenie IMOCA, mówił mu, że ma cię nie zamęczyć, abyście obaj wrócili bezpiecznie.

Musimy znaleźć równowagę, to nasze zadanie i na pewno będziemy się starać.

Zrobiliście podział ról i zadań?

Wszystkie decyzje podejmujemy wspólnie. Jeżeli coś wymaga wspólnej pracy, robimy to razem, a jeśli coś może zrobić jedna osoba – partner odpoczywa.

Czyli to nie tak, że ty pełnisz funkcję mózgu, a on mięśni?

Absolutnie nie. Conrad to bardzo utalentowany i doświadczony skipper oraz bardzo dobry taktyk. Przez kilka tygodni żeglowaliśmy razem, wspólnie przygotowywaliśmy łódkę i siebie. Można powiedzieć, że uczyliśmy się siebie. Dziś razem decydujemy, jakie żagle postawić, jaką prędkość chcemy osiągnąć i jaką obrać strategię meteorologiczną – dobrze jest o tym rozmawiać, bo przynajmniej nie ma później powodów, by jeden winił drugiego. Nie chcę zrzucać winy na nikogo, nie sądzę też, by Conrad chciał mnie za coś obwiniać, więc będziemy decydować wspólnie.

Co się stało w Nowym Jorku, gdzie wycofałeś się tuż po starcie do czerwcowych regat Nowy Jork – Barcelona? O ile nie jest to tajemnica... Krótko potem podjąłeś decyzję, by przebudować jacht.

Odpowiedź jest prosta i nie jest tajemnicą. Użyliśmy złego materiału do budowy komory zderzeniowej na dziobie jachtu. Pojawiła się delaminacja. Musieliśmy zabrać jacht do domu statkiem, wstawić do stoczni i zmienić dno kadłuba. Zachowaliśmy wewnętrzną warstwę (inner skin), ale zmieniliśmy materiał formy i warstwę zewnętrzną. Teraz jest zupełnie inaczej, nawet dźwięk, jaki wydaje jacht na wodzie, jest zupełnie inny.

Masz ogromne doświadczenie oceaniczne. Czego tym razem szukasz na morzu, wyruszając w rejs dookoła świata?

Gdy startowałem ostatni raz, w 1996 roku, musiałem się wycofać z regat Vendée Globe z powodu różnych kłopotów technicznych. To było bardzo złe doświadczenie. Później ukończyłem regaty Transat Jacques Vabre, ale to nie to samo, co okrążenie globu. Tak więc pozostała niedokończona sprawa. W głowie cały czas miałem myśl, że kiedyś powrócę. Aż 15 lat spędziłem na lądzie, realizując się rodzinnie i w biznesie. Teraz nastał wreszcie dobry moment, by spróbować ponownie. Wciąż mam dość sił i motywacji. Poza tym mam czas. I nie spoczywa już na mnie tak duża odpowiedzialność, ponieważ dzieci zdążyły się usamodzielnić.

Wracam, ponieważ bardzo podobają mi się te jachty, naprawdę bardzo. Projektowanie, budowa, pierwsze halsy, przemierzanie oceanu – to dla mnie nieprawdopodobna przyjemność. Kocham te chwile i mam to szczęście, że moja rodzina mnie wspiera. Gdyby było inaczej, sprawa byłaby zupełnie inna.

Czy kolejnym celem będzie Vendée Globe?

To właśnie główny cel mojego projektu Spirit of Hungary. Wszystkie pozostałe regaty to jedynie etapy pośrednie. Oczywiście regaty Barcelona World Race traktuję poważnie, ale moim podstawowym celem jest Vendée Globe. Chciałbym wystartować w najbliższej edycji i chciałbym ten wyścig ukończyć.

Rozmawiała Milka Jung

Grecka załoga Panagiotis Mantis i Pavlos Kagialis na łodzi z Polski. Drugie miejsce w Pucharze Świata ISAF w Qingdao (październik 2014).

Jachty znad Brdy. Dobre, bo polskie

Nieopodal Jeziora Charzykowskiego, gdzie przed laty rodziło się polskie żeglarstwo, działa stocznia, która klasowe łodzie regatowe wysyła na wszystkie kontynenty. Jak oni to robią?

Wieś Rytel leży 16 km na wschód od Chojnic, tuż przy szosie nr 22 prowadzącej w kierunku Tczewa i Trójmiasta. Przez pobliskie lasy i pola meandruje Brda, lewy dopływ Wisły, a przez środek osady przepływa pięknie położony Wielki Kanał Brdy, wyjątkowe siedlisko bobrów. Na uboczu tej niezwykłej scenerii, niemal w szczerym polu, znajduje się siedziba firmy Sport-Sails Center, jednego z największych w Europie dostawców klasowych łodzi regatowych. Optimisty, cadety, dwudziestki oraz olimpijskie finny i siedemdziesiątki, a nawet kadłuby klasy 505, wyruszają stąd kontenerami na wszystkie kontynenty. Do Australii i Nowej Zelandii, do Chin, Japonii, Malezji i Korei Południowej oraz oczywiście do większości krajów Europy. Łódki najpierw pakowane są w wielkie kartony, a następnie do kontenerów podstawianych przez firmę spedycyjną. Odprawiane są z terminali w Gdyni i Hamburgu. Kiedy odwiedziliśmy firmę w grudniu, kilka dni przed świętami, Sławek i Iza Baranowscy, szefowie i twórcy stoczni, nadzorowali przygotowywanie transportu kilku jachtów do Stanów Zjednoczonych. Pomagał im między innymi syn Artur, mistrz Polski w klasie 470, załogant Karola Jączkowskiego.

Sport-Sails Center ma kilkunastu dystrybutorów – od Australii, przez Rosję, po Stany Zjednoczone. Sławomir Baranowski pilnuje w firmie wszystkich spraw technicznych oraz tych związanych z technologią produkcji, natomiast jego żona Iza dba o finansową płynność przedsiębiorstwa. Firma co roku wytwarza około 500 kadłubów klasy Optimist (kilkunastu szkutników pracuje na 11 formach). Dużą popularnością cieszą się także dwudziestki (około 100 kadłubów rocznie) oraz łodzie klas olimpijskich. Poza tym stocznia specjalizuje się w dostawie regatowych flot na imprezy najwyższej rangi. Przygotowuje między innymi łodzie na mistrzostwa Europy klasy Optimist i zapewne zbuduje także czarterową flotę na tegoroczne mistrzostwa świata optimista, które odbędą się w Polsce. Serca zabiły nam mocniej, gdy zobaczyliśmy piętrowe stojaki z kilkunastoma jachtami klasy 470 – te łódki wróciły z regat Pucharu Świata ISAF w chińskim Qingdao (październik 2014).

Jak to wszystko się zaczęło? Sławomir Baranowski żeglował w charzykowskich klubach, najczęściej i najchętniej w roli

Czarterowe siedemdziesiątki wróciły z Chin i czekają na kolejne regaty.

Sławomir Baranowski i finn Piotra Kuli.

FOT. ISAF, MAGAZYN WIATR (8)

załoganta. Budując sklejkowe cadety i bojerowe ślizgi, zaraził się szkutnictwem. Później pracował w chojnickim Polsporcie, gdzie zdobył doświadczenie w budowie małych jednostek z laminatów. W czasach przełomu, kiedy stare zakłady szkutnicze upadały, a na ich gruzach wyrastały nowe, postanowił obrać własny kurs. Wyjechał do Niemiec, gdzie budował jachty w znanej hamburskiej stoczni łodzi regatowych Ziegelmayer. Po kilku latach namówił szefa firmy, by część produkcji przenieść do Polski, a po kilku kolejnych sezonach rozpoczął budowę sportowych maszyn pod własną marką i całkowicie na własny rachunek. Jednym z pierwszych poważnych zleceń było przygotowanie ośmiu łodzi klasy 420 dla kadry narodowej Wielkiej Brytanii.

Jachty klasy 470, produkowane w Polsce jeszcze pod marką Ziegelmayer, zdobyły sześć złotych medali olimpijskich. Od dekady optimisty znad Brdy co roku wygrywają mistrzostwa Europy. Na ostatnich mistrzostwach świata klasy Cadet w pierwszej dziesiątce było aż osiem polskich łódek. Kiedy Sport-Sails Center dostarcza jachty czarterowe dla organizatora mistrzowskich imprez klasy Optimist, zwykle większość nie wraca do stoczni – tuż po ostatnim wyścigu znajdują nabywców i jadą do domów wraz z uczestnikami regat.

Część prac przy produkcji optimistów wykonują panie.

Formy łodzi poruszają się po hali na kołach.

Linia produkcyjna klasy 420.

Laminowanie pokładów.

Dwudziestki gotowe do wysyłki za ocean.

Stocznia produkuje około 500 optimistów rocznie.

Baza firmy mieści się we wsi Rytel. W szkutniczym warsztacie, z którym sąsiaduje magazyn osprzętu i okuć, łódki przygotowuje się do odbioru lub wysyłki. Na przykład optimisty wyposażane są w zbiorniki wypornościowe, okucia steru, w szynę do pięty masztu, bloczki marki Harken, gumy do miecza oraz pasy balastowe. Produkcja laminatów odbywa się w zaadaptowanych magazynach zbożowych w miejscowości Żalno (23 km od siedzimy firmy). Tu w kilku obszernych pomieszczeniach szkutnicy przygotowują dziesiątki form, budują pokłady i dna, a nawet płetwy sterowe i mieczowe, a później dokładnie ważą każdy element i wygrzewają laminaty w suszarni, w której temperatura osiąga 70 stopni Celsjusza.

Co decyduje o tym, że jacht jest trwały i szybki? – Po pierwsze forma, czyli kształt łodzi. Przepisy klas monotypowych pozwalają na niewielkie modyfikacje i warto wykorzystywać te możliwości – mówi Sławomir Baranowski. – Na przykład nasze najnowsze optimisty (model Blue 2) przy rufie są maksymalnie szerokie, a przy dziobie maksymalnie wąskie. Po drugie – liczą się materiały wykorzystywane w produkcji. A po trzecie – proces technologiczny i umiejętności szkutników pracujących na każdym etapie budowy.

Warto dodać, że liczy się także współpraca z zawodnikami i trenerami. Sławka Baranowskiego coraz częściej odwiedzają polscy żeglarze, którzy w sukcesie firmy Sport-Sails Center upatrują szansy dla siebie: na przygotowanie jachtu pod zamówienie załogi, na zakup łodzi nieco tańszej, bo wytwarzanej w kraju, oraz na serwis dostępny niemal w każdej chwili. Z tych możliwości korzystają nie tylko regatowcy z kadry olimpijskiej (na przykład finnista Piotr Kula), ale także młodsi żeglarze.

Krzysztof Olejnik

Przez Bałtyk na łodziach z Węgorzewa

Courier 970 przepływa pod mostem łączącym Danię i Szwecję.

Nexus 850 pomieścił większość zaopatrzenia z dwóch jachtów na cały rejs.

Węgorzewska stocznia Northman zorganizowała rejs po Bałtyku dwoma jachtami motorowymi – Nexus 850 i Courier 970. Trasa wiodła z Górek Zachodnich do Kopenhagi. Załogi chciały sprawdzić śródlądowe i przybrzeżne łodzie motorowe w morskich warunkach, a przy okazji przeprowadzić jednostki na kopenhaskie targi jachtowe.

Uczestnikami wyprawy byli przede wszystkim pracownicy stoczni Northman – menedżerowie, kierownicy działów i szkutnicy. Rejs miał zintegrować ludzi współpracujących do tej pory przede wszystkim zawodowo. Choć chyba ważniejszym celem było pokazanie pracownikom codziennego życia na jachcie, bezkresu otwartego morza i ciekawych bałtyckich portów. Dla większości uczestników był to pierwszy raz na morzu, a dla niektórych – pierwszy dłuższy rejs. Wcześniej pływali głównie po mazurskich jeziorach, zwykle testując jachty zbudowane w stoczni lub przeprowadzając jednostki z floty Ahoj Czarter.

Nad całością przedsięwzięcia czuwał Krzysztof Stępniak, właściciel stoczni Northman. Oba jachty były po pierwszym sezonie czarterowym i choć ich stan nie budził zastrzeżeń, poddane zostały dodatkowemu przeglądowi technicznemu oraz niewielkiemu liftingowi. Zamontowano morskie wyposażenie ratunkowe, sygnalizacyjne, nawigację oraz radia UKF. A także dodatkowe agregaty chłodnicze z dużymi komorami, gdyż jedną z atrakcji miały być połowy dorszy w pobliżu Bornholmu. Niezbędne było też zgromadzenie sprzętu wędkarskiego i uzyskanie zezwoleń na połowy. Jednodniowe pozwolenie wędkarskie kosztuje 40 koron duńskich, czyli około 23 zł, a tygodniowe – 130 koron, czyli około 76 zł. Licencje można nabyć w biurach turystycznych, na niektórych kempingach oraz na poczcie.

Obie jednostki przetransportowano z Węgorzewa nad morze lądem. Wodowanie odbyło się w Narodowym Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich. Na courierze zaokrętowano sześć osób (w tym jedną odważną kobietę), a na nexusie – pięć. Obowiązki kapitana couriera powierzono doświadczonemu Jarosławowi Piotrowskiemu. Dowodzenie nexusem objął prezes Krzysztof Stępniak, który życie spędza głównie na mazurskich wodach, ale ma także doświadczenie żeglarskie zebrane na morzach Bałtyckim, Północnym i Śródziemnym.

Bornholm. Upragniony ląd po długiej żegludze z Górek Zachodnich.

Wypływamy rano. Stan morza: 2. Widzialność bardzo dobra. W pięknym słońcu przemierzamy Zatokę Gdańską, a tuż przed Helem pierwszy raz przecinamy tory statków, które poruszają się bardzo szybko. Czujemy się przy nich, jakbyśmy płynęli w ich szalupach ratunkowych.

Prognoza pogody jest optymistyczna. Zmieniamy kurs i coraz bardziej oddalamy się od lądu. Kierunek Bornholm. Załogi poznają uroki choroby morskiej, ale jej objawy na szczęście znikają tego samego dnia pod wieczór. U trzech osób choroba w ogóle się nie objawia.

Późnym wieczorem spostrzegamy, że czeka nas burza, której prognoza nie zapowiadała. Zaczyna się od małych błysków na zachodzie. Czarne chmury wychodzą nam ścianą naprzeciw. Początkowo kapitanowie podejmują decyzję o zmianie kursu na północny. Szybko jednak się przekonujemy, że burza otacza nas ze wszystkich stron i nie ma dokąd uciekać. Trzeba iść jej naprzeciw, by krócej żeglować w jej objęciach. Deszcz z piorunami ze wszystkich stron okala nasze jachty o 23.00. Jedynym widocznym punktem jest latarnia morska polskiego brzegu.

Podczas burzy stan morza sięga pięciu stopni. Wiatr na przemian się wzmaga i słabnie. W czeluściach nocy siedzimy w kokpitach ubrani w kamizelki ratunkowe, niektórzy są przypięci pasami do pokładowych okuć. Dla większości z nas to nowe doświadczenie – z pewnością na długo pozostanie w pamięci.

FOT. ARCHIWUM STOCZNI NORTHMAN (11)

NORTHMAN
STOCZNIA JACHTOWA
wyłączny producent jachtów żaglowych maxus®
oraz motorowych nexus® i courier®
Ahoj
Czarter
najnowsze jachty
trzy porty, nowe akweny
największa flota maxus® i nexus®
FIRST MINUTE
maxus 26
NOWOŚĆ W OFERCIE
NORTHMAN: 11-600 Węgorzewo, ul. Przemysłowa 10, tel. 87 427 03 00 tel. kom. 604 785 432, e-mail: biuro@northman.pl www.northman.pl
AHOJ CZARTER: 11-600 Węgorzewo, ul. Przemysłowa 10, tel. 87 427 15 37, tel. kom. 602 398 208, e-mail: biuro@ahoj.pl, www.ahoj.pl

O 3.00 w nocy załoga couriera traci z oczu nexusa, który płynął z tyłu w odległości od 200 do 300 metrów. Po piątym wywołaniu słyszymy: – Zmieniałem akumulatorki, ale cały czas was widzimy. – Dzięki Bogu, ale my was nie widzimy – pada odpowiedź. Okazuje się, że na nexusie zgasły światła nawigacyjne. Po chwili jacht pojawia się na tyle blisko, że dostarcza nam kolejnych emocji, gdyż fale w tym momencie mają około 2,5 metra wysokości.

Kapitanowie postanawiają się przespać, pozostawiając na wachtach nowicjuszy. Około 4.00 nad ranem fale wybudowują się do nieznanych nam rozmiarów, a wiatr jeszcze się wzmaga. Współczujemy załodze nexusa, która płynie bez bimini. My na courierze mamy daszek i oświetlenie kokpitu, które dodaje otuchy i tworzy lepszy nastrój (z oddali wyglądamy jak choinka). Natomiast na nexusie koledzy są smagani wiatrem i deszczem. Ale coś za coś – to nas bardziej bujają fale.

Wczesnym rankiem, przy pięknym słońcu, kapitanowie postanawiają łowić ryby. Większość z nas marzy o lądzie, ale pierwsze dorsze przysparzają tylu emocji, że szybko dochodzimy do siebie. Mamy porządny posiłek ze smażonych na jachcie świeżutkich ryb. Dzień upływa bardzo spokojnie. Pod wieczór dopływamy do Bornholmu, który jawi się nam jako piękna i upragniona wyspa. Po pierwsze – to wreszcie ląd. Po drugie – Bornholm topi się w złocie zachodzącego słońca. Podchodzimy do Nexø.

Port jest dobrze przygotowany. Dla spragnionych lądowej turystyki jest wypożyczalnia rowerów z silnikami elektrycznymi, które co prawda nie mają zbyt mocnych akumulatorów (trzymają przez pierwsze 30, 40 km), ale za to ułatwiają objechanie

Załogi prześcigały się w pomysłach kulinarnych.

wyspy przez jeden dzień (ponad 100 km). Część załogi wyrusza na połów – zdobywają dziesiątki okazałych dorszy, kilkanaście makreli i jedną dorodną flądrę, której nikt nie chce zjeść...

Czwartego dnia rejsu płyniemy do Rønne. Ładny duży port. A w zasadzie dwa – jeden dla statków rejsowych i większych żaglowców, drugi dla jachtów. Dzień spędzamy na kulinariach i zwiedzaniu miasta. Są też nieoczekiwane przygody. Kapitan couriera traci polar z kluczami do łodzi i stacyjki. Na szczęście udaje nam się wypatrzeć na robionych tego dnia zdjęciach, w którym momencie zniknął polar. Także po zdjęciach odnajdujemy miejscowego kloszarda, który po prostu przymierzył bluzę i uznał, że doskonale mu pasuje. Klucze odzyskujemy, ale polara nie chce oddać. Może to lepiej...

Wieczorem ruszamy w kierunku Szwecji. Znów są emocje, gdyż przecinamy ruchliwy tor wodny wielkich kontenerowców i innych statków. Wypatrujemy światełek, oceniamy odległości i kierunki, w których płyną. Nad ranem docieramy do Ystad. Po pysznej jajecznicy na swojskiej kiełbasie i cebuli zwiedzamy miasto. Ładna starówka, zadbany i funkcjonalny port oraz gigantyczne silosy widoczne z daleka. Po krótkim postoju znów w morze. Płyniemy do cichego portu w Smygehuk. Nie mamy już polskiego chleba i musimy kupić szwedzkie pieczywo. Prawdopodobnie upieczone jest z naszego zboża, ale kosztuje znacznie więcej od rodzimych wypieków. Kapitan Krzysztof serwuje dorsza w cieście piwnym. Dorsz skropiony jest cytryną i okraszony papryką z marynaty octowej. Nie jedliśmy chyba pyszniejszego dorsza. Z kolei kapitan Jarek popisuje się dorszem w cieście, który nurkuje w zalewie octowej. ▷

Urwiste brzegi Bornholmu tworzą jeden długi punkt widokowy.

Na courierze zaokrętowano sześć osób.

Bornholm. Królestwo przestrzeni i zieleni.

Courier 970 sprawdził się doskonale jako jednostka wędkarska.

Podróż przez rolnicze krajobrazy.

Na kursie Kopenhaga.

Nazajutrz morze znów buja, ale słoneczna pogoda sprawia, że mamy z tego niezłą frajdę. Pod wieczór przeprawiamy się przez kanał Falsterbo i kierujemy się do Malmö. O zachodzie słońca podziwiamy imponujący most o długości 17 km łączący Szwecję z Danią. Na dolnej kondygnacji poruszają się pociągi, na górnej – samochody. Po nocy w Malmö kierujemy się do ostatniego portu, to duński Dragør leżący na południe od Kopenhagi. W pobliżu znajdują się pozostałości twierdzy z czasów II wojny światowej. Na kei ogarnia nas radość i jednocześnie smutek. Radość, że się udało, smutek, że to już koniec. Humory poprawia nam kapitan Krzysztof, który w duecie z załogantką przyrządza obiad z dziczyzny (dochodziła w marynacie przez cały rejs). Wydaje się nam, że tak dobrego obiadu nie jedliśmy od lat – dorszy po prostu mamy już dość. Na koniec udaje się przekonać kapitanów do ostatniej morskiej przygody, czyli odwiedzenia Kopenhagi. Wpływamy do centrum. Zwieńczeniem dnia jest koncert Roger Waters – The Wall Live Tour. Dostępne są jedynie najtańsze bilety w najgorszej strefie, ale jakimś cudem trafiamy do strefy VIP, czyli pod samą scenę. Następnego dnia część załogi wraca podstawionym przez stocznię samochodem, który do Świnoujścia dociera promem. Inni jadą mostem do Szwecji, skąd wylatują samolotem do Gdańska.

Podczas wyprawy zaskoczyły nas możliwości załadunkowe Nexusa 850, który dzięki licznym nisko umieszczonym schowkom pomieścił większość zaopatrzenia z dwóch jachtów na cały rejs. Poza tym jak na morskie warunki okazał się wyjątkowo dzielną i komfortową jednostką. Courier 970 sprawdził się doskonale jako jednostka wędkarska i właśnie taką funkcję pełnił podczas wyprawy, umożliwiając łowienie nawet dziewięciu wędkarzom jednocześnie. Dodatkowo, przy stanie morza poniżej trzech stopni, odgrywał rolę holownika, pozwalając załodze nexusa delektować się ciszą i ograniczać zużycie paliwa.

Oba jachty okazały się bardzo ekonomiczne. Na trasie o długości 350 mil courier ze zbiornikiem o pojemności 370 litrów i silnikiem Diesla 30 KM spalił połowę paliwa. Nexus z silnikiem benzynowym 30 KM zużył około 90 litrów. Moce silników były wystarczające. Prędkość przelotowa na obu jednostkach to około pięć węzłów, a maksymalna – około siedem węzłów.

Wyprawa przez Bałtyk zrobiła na nas ogromne wrażenie. Każdy z załogantów przeżywał rejs na swój sposób. Jedni czerpali radość z bycia na morzu. Inni z łowienia dorszy. Jeszcze inni z wybornego towarzystwa i niecodziennych relacji. A niektórych cieszyły miejsca, które udało się odwiedzić. Ten rejs pozostanie w naszej pamięci na zawsze.

Marcin Banasiewicz, stocznia Northman

Turystyczne centrum stolicy Dani: tłoczne i gwarne przez cały sezon.

WIATR
ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Piotr Stelmarczyk, Zbigniew Malicki, Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Krzysztof Olejnik, Wojciech Artyniew, Marek Karbowski, Paula Kopyłowicz.
PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKT:
Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny
tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl
Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy
tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

Za treść ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności. Niezamówionych materiałów i utworów redakcja i wydawca nie zwracają. Redakcja zastrzega sobie prawo do adiustacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

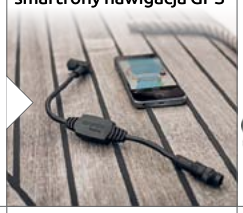
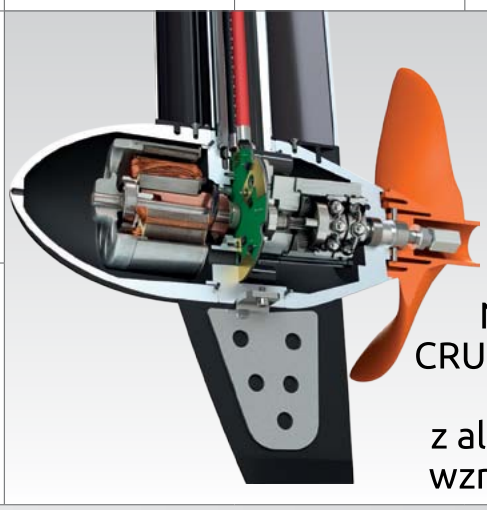
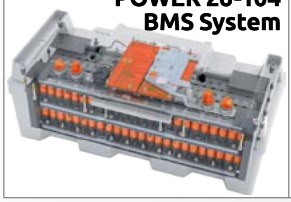
Magazyn „Wiatr" jest monitorowany przez Instytut Monitorowania Mediów.

MAGAZYN „WIATR" JEST LAUREATEM NAGRODY POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO
ZŁOTY DZWON 2013

Lista punktów dystrybucji magazynu „WIATR" znajduje się na stronie portalu www.magazynwiatr.pl

SILNIKI ELEKTRYCZNE
BATERIE • AKCESORIA

torqeedo
STARNBERG.GERMANY

PRODUKTY	AKCESORIA				
Silnik kajakowy ULTRALIGHT 403	Bateria do silnika ULTRALIGHT (320 Wh)	Ładowarka do baterii 320 Wh / 520 Wh	Szybka ładowarka Ultralight 403 Travel 503 / Travel 1003	Śruba zapasowa v10 / p350	Manetka elektroniczna do silników (TRAVEL, CRUISE, ULTRALIGHT)
TRAVEL 503/1003	Nowa bateria 520 Wh ***NEW 2015***	Zapasowa bateria do silnika Travel 1003 (520 Wh)	Solar składany do ładowania baterii TRAVEL ***NEW 2015***	Adapter USB ***NEW 2015***	Zestaw plecak + pokrowiec ***NEW 2015***
	TorqTrac Aplikacja na smartfony nawigacja GPS 	Ładowarka baterii (szybka) do silników TRAVEL model 2014	Przedłużka rumpla do silników TRAVEL	Śruba zapasowa do silnika TRAVEL 503 v8 / p350	Śruba zapasowa do silnika TRAVEL 1003 v9 / p790
CRUISE 2.0T/4.0T ***NEW 2015***	Bateria POWER 26-104 BMS system	Kontroler ładowania do baterii POWER 26-104 ***NEW 2015***	Śruba napędowa v19 / p4000 STANDARD	Manetka elektroniczna do silników (TRAVEL, CRUISE, ULTRALIGHT)	Kable 1.5 mb i 5 mb
CRUISE 2.0R/4.0R TWIN CRUISE 2.0R/4.0R ***NEW 2015***	Bateria POWER 26-104 BMS system	Płetwa silnika Cruise z aluminiowym wzmocnieniem	Śruba napędowa v19 / p4000 STANDARD	Zapasowa śruba napędowa v30 / p4000 szybka, zalecana do TWIN CRUISE	Wyłącznik SWITCH On/Off do baterii POWER 26-104
	TorqTrac Aplikacja na smartfony nawigacja GPS	Podwójna manetka do zestawu TWIN CRUISE z zestawem połączeń			
Bateria litowo-jonowa POWER 26-104 BMS System 	Ładowarka 350 W do baterii POWER 26-104	Szybka ładowarka 1200W do POWER 26-104 ***NEW 2015***			

Nowe silniki CRUISE 2.0 / 4.0 z płetwą z aluminiowym wzmocnieniem

profishing and Sport

www.profishing.com.pl

Na przednim pokładzie znajduje się gniazdo składanego stolika.

Łódź napędzana 115-konnym silnikiem pędziła 35 węzłów.

Parker 630 Sport

Podczas grudniowych targów w Paryżu stocznia Parker Poland zaprezentowała swą najnowszą konstrukcję: sześciometrową łódź Parker 630 Sport. To kolejny jacht z nowej linii rekreacyjnych jednostek polskiego producenta, zdobywających uznanie klientów na wielu wymagających rynkach zachodniej Europy. Po ubiegłorocznym sukcesie nagradzanych modeli Parker 750 CC i Parker 750 DC stocznia nie spoczęła na laurach i wprowadziła do sprzedaży kolejną łódź. Parker 630 Sport to otwarto pokładowy jacht motorowy typu center console z dwuosobową otwartą sterówką w środkowej części pokładu.

W większości łodzi tego typu w części dziobowej znajduje się kanapa w kształcie litery V i niewielkie, często składane, siedzisko przed konsolą sterowania. Parker zastosował trochę inne rozwiązanie. Dziobową część pokładu otoczono kanapami, a konsola sterówki jest przesunięta w prawo. Tracimy przez to przejście wzdłuż prawej burty, ale zyskujemy bardzo wygodne szerokie przejście z lewej strony. Jest też dużo więcej przestrzeni wypoczynkowej na dziobie. W centralnym punkcie przedniego pokładu znajduje się gniazdo składanego stolika. Możemy to miejsce także wyłożyć materacem i zbudować duże łóżko.

Pod wszystkimi dziobowymi kanapami znajdują się głębokie schowki, zaś w konsoli sternika kryje się szufladowa lodówka. Na rufie znajduje się dwuosobowa kanapa z przejściem na platformę kąpielową. Jej oparcie jest przesuwane, więc możemy wygodnie siedzieć także tyłem do dziobu.

W Paryżu zaprezentowano prototypowy egzemplarz, przetestowany w zimowej aurze w Zatoce Gdańskiej. Parker 630 Sport, napędzany 115-konnym silnikiem Mercury 115 EFI, pędził u wybrzeży Gdyni z prędkością niemal 35 węzłów. Po premierze w Paryżu łódź wyruszyła do Niemiec na targi w Düsseldorfie. Polską premierę zaplanowano na luty (targi Wiatr i Woda w Warszawie – od 12 do 15 lutego, ul. Marsa 56c).

Arek Rejs

Parker 630 Sport	
Długość	6,10 m
Szerokość	2,20 m
Waga	900 kg
Zbiornik paliwa	140 l
Silnik	do 150 KM, zalecane 115 KM

Polska goni świat w Düsseldorfie

Targi Boot Düsseldorf, zorganizowane w 17 halach, odwiedziło 240 tys. gości z 60 krajów. Zwiedzających było o 8 tys. mniej niż przed rokiem, ale wystawcy zgodnie twierdzą, że nie miało to wpływu na liczbę zawartych umów. W wystawie uczestniczyło 1741 firm z 57 krajów, w tym aż 53 z Polski. Tym wynikiem zajęliśmy szóste miejsce, ustępując nieznacznie (zaledwie jednym wystawcą) Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej. To dziwne, ale te wyspiarskie kraje figurują w rankingu razem, być może właśnie po to, by utrzymywać wyższą lokatę. W ubiegłym roku Polskę reprezentowało 47 firm, zaś Wielką Brytanię 58. Nasz kraj szybko więc goni ścisłą czołówkę. Nie tylko pod względem liczby oferowanych produktów, ale też jakością wyrobów i wielkością stoisk.

W tym roku stocznia Galeon po raz pierwszy prezentowała jachty w hali nr 6, od zawsze zarezerwowanej dla największych i najbardziej luksusowych jednostek. Delphia Yachts miała aż trzy stoiska. Motorowodne z wszystkimi łodziami motorowymi. Stoisko Maxi Yacht, na którym odbyła się premiera Maxi 1200 z udziałem właścicieli stoczni, Pelle Pettersona, szwedzkiego żeglarza i projektanta jachtów, oraz Tony Castro, projektanta mieszkającego w Wielkiej Brytanii. Było też stoisko Delphia Yachts, na którym zorganizowano uroczysty bankiet rozpoczynający obchody 25-lecia oleckiej stoczni. Warto dodać, że Delphia Yachts dołączyła do Big Five, czyli pięciu największych stoczni budujących jachty motorowe, o czym informował duży targowy baner (pozostałe cztery marki to Bavaria, Beneteau, Jeanneau i Nimbus).

Rynek jachtów rekreacyjnych szybko zdobywa też firma Parker Poland, która w hali numer 4 sąsiadowała z markami Jeanneau, Beneteau i Bavaria. Stocznia przez wiele lat znana była głównie z produkcji łodzi typu RIB, dziś jest poważnym konkurentem francuskich i skandynawskich firm produkujących motorowe cruisery. Poza popularnymi łodziami wędkarskimi Parker zaprezentował w Düsseldorfie jachty Parker 750 DC i 750 CC oraz premierową jednostkę Parker 630 Sport.

Duże stoisko miała też Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, która pod swe skrzydła przyjęła firmy z północno-wschodniej Polski (Balt-Yacht, Pod Omegą, S-Yachts, Mazuria). Nasi wystawcy zaprezentowali też kilka ciekawych nowości. Firma Mazury z Ostródy pokazała prototypy niewielkich motorówek z silnikami przyczepnymi, które cieszyły się zainteresowaniem właścicieli camperów, natomiast przedsiębiorstwo Waterbus przedstawiło mieszkalny houseboat na aluminiowych pływakach, napędzany niewielkim silnikiem przyczepnym.

Po zakończeniu imprezy w Niemczech wystawcy rozpoczęli operację Wiatr i Woda – tegoroczne targi w Warszawie rozpoczną się 12 lutego. Zapraszamy.

Arek Rejs

FOT. PARKER POLAND (2)

OSCULATI

Knaga OOPArt
wyprzedzamy przyszłość

40.118.20

Ponad 18000 artykułów w katalogu... i w magazynie!

Katalog produktów
TERAZ PO POLSKU!

PARKER

Dystrybutor w Polsce:
PARKER POLAND SP. Z O.O
Cząstków Polski 171, 05-152 Czosnów
Tel. +22 785 11 11 - parker@parker.com.pl

OSCULATI

FUSION

OFICJALNY
DYSTRYBUTOR
NA POLSKĘ

PARKER
POLAND

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

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

Podwójna randka.

Nowe Marco Polo i Marco Polo ACTIVITY. Pożegnanie ze zwyczajnością.

Bycie w trasie nie musi oznaczać konieczności rozstawania się z wygodą. Nowe samochody kempingowe Mercedes-Benz stanowią zaproszenie do odkrycia świata na nowo. Marco Polo ACTIVITY znakomicie sprawdza się zarówno w czasie aktywnych wypadów, jak i spontanicznych, krótkich wycieczek. Marco Polo zapewnia również wszelkie możliwe udogodnienia, dzięki którym w drodze poczujemy się jak w domu. Są to m.in. nowoczesne zaplecze kuchenne i cztery komfortowe fotele. Uwolnij swoją ciekawość i wyruszaj na poszukiwanie przygody!
www.mercedes-benz.pl/marco-polo

A Daimler Brand

Mercedes-Benz

Zużycie paliwa w mieście/poza miastem/średnio: 8,1 – 6,8/5,6 – 5,1/6,4 – 5,8 l/100 km; emisja CO_2 średnio: 169 – 152 g/km.

Dane nie dotyczą konkretnego pojazdu i nie są częścią oferty, lecz służą jedynie porównaniu różnych typów pojazdu.