BARTEK CZARCIŃSKI. DOOKOŁA ŚWIATA SZLAKIEM JASKUŁY

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych LUTY-MARZEC 2016

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

Mobilna aplikacja Wiatr

PIOTR KUŹNIAR

Żeglarz Roku 2015 Magazynu „Wiatr”

TV NA JACHCIE
Ile kosztuje zestaw z anteną?

WYSPA ŚWIĘTEJ HELENY
Z Tomkiem Cichockim na Atlantyku

FARBY JACHTOWE
Zanim kupisz antifouling

DELPHIA
TRUE YACHTS°

NOWOŚĆ NAUTIKA 1150 V

WIATR I WODA
Premiera 2016

LUKSUSOWY I NOWOCZESNY CRUISER
ZE STREFĄ DZIENNĄ W KOKPICIE I OPCJĄ SUNFLY

DELPHIAYACHTS.EU
DELPHIA-GROUP.COM

CHARTER°

Górki Zachodnie, Gdańsk
czarter@delphiayachts.eu
+48 22 420 35 05

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR
NOMINATED 2016

JACHT ROKU 2016 W POLSCE
Zagle

MAXI 1200

Welcome to an experience

www.maxiyachts.com

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

EKSPERT 20 lat DOŚWIADCZEŃ

⚓ **Czartery** jachtów na ciepłych morzach

⚓ **Szkolenia** na patent **Jachtowego Sternika Morskiego** w Gdyni, **Voditejl Brodice** w Chorwacji

⚓ **Rejsy** stażowe i turystyczne Morze Bałtyckie, Chorwacja

www.punt.pl
info@punt.pl

Piotr Kuźniar na targach Wiatr i Woda

Piotr Kuźniar, kapitan jachtu „Selma Expeditions", laureat plebiscytu Żeglarz Roku 2015 Magazynu „Wiatr", spotka się z gośćmi targów Wiatr i Woda i czytelnikami. Na podsumowanie konkursu zapraszamy do sali konferencyjnej w warszawskiej hali przy ul. Marsa 56c (sobota, 12 marca, godz. 16.30). Kapitan opowie o wyprawie na Morze Rossa i pokonaniu Przejścia Północno-Zachodniego. Zobaczymy zdjęcia z najzimniejszego akwenu na Ziemi oraz filmy z pokładu „Selmy". Będzie też okazja, by zadać laureatowi pytania.

W trzeciej edycji plebiscytu „Wiatru" internauci głosowali na jednego z sześciu faworytów. Małgorzata Białecka otrzymała nominację za wicemistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X oraz srebro w regatach przedolimpijskich w Rio de Janeiro. Karol Jabłoński – za mistrzostwo świata i mistrzostwo Europy w bojerowej klasie DN oraz za trzecie miejsce w regatach Energa

Statuetka nagrody Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr".

Sopot Match Race. Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński – za brązowy medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie 49er. Iwona i Marek Tarczyńscy – za rejs małym jachtem na Islandię w trudnych warunkach. A Paweł Tarnowski – za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X. Wszystkim nominowanym gratulujemy wspaniałych żeglarskich sukcesów, a czytelnikom dziękujemy za udział w konkursie.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

Ubezpieczenia przed sezonem

Dodatek ubezpieczeniowy firmy Pantaenius i „Wiatru" przedstawimy u progu sezonu – w kwietniowym wydaniu. Już dziś zapraszamy do lektury. Przeczytacie między innymi o tym, dlaczego wszędobylskie smartfony nigdy nie zastąpią pokładowych odbiorników VHF. O czym warto pamiętać, kupując używany jacht. Jak uniknąć błędów podczas cumowania w silnym wietrze. Będzie też kilka słów o tym, jak się przygotować do malowania jachtów przed sezonem. Przedstawimy również wyniki konkursu Pantaenius Jacht Foto.

ZDJĘCIA NA OKŁADCE: WWW.SELMAEXPEDITIONS.COM (2)

11 076 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.
www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania IX 2015, X-XI 2015, XII-I 2016).

ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB

Nowa marina ACI Veljko Barbieri w Slano przygotowała specjalną ofertę z okazji otwarcia portu!

- **Zniżka 30 %** na roczny abonament, przy podpisaniu umowy do 30 września 2016 roku.
- Za jedno dobowe cumowanie **dodatkowy dzień pobytu gratis!**

I to nie wszystko!
Weźcie udział w konkursie ACI!
Czekają wartościowe nagrody!

Więcej informacji:

www.aci-marinas.com
e-mail: aci@aci-club.hr

ACI – sieć 22 marin o śródziemnomorskim klimacie leżących wzdłuż malowniczego wybrzeża Chorwacji

KUPON KONKURSOWY ACI:

Imię i nazwisko: _____

e-mail: _____

Telefon: _____

Nazwa jednostki: _____

Długość jednostki: _____

Jednostka znajduje się w marinie ACI: _____

Pytanie konkursowe:

Jak nazywa się nowa marina ACI w Slano?

ACI marina _____

Uwaga: Losowanie w konkursie ACI odbędzie się podczas otwarcia nowej mariny ACI. Zwycięzcy zostaną powiadomieni e-mailem.

Wypełnione kupony można wysyłać e-mailem na adres marketing@aci-club.hr (scan kuponu) lub listem na adres: ACI d.d., M.Tita 1151, Opatija, Chorwacja.

reklama

Piotr Kuźniar Żeglarzem Roku 2015

FOT. WWW.SELMAEXPEDITIONS.COM (2)

Kapitan Piotr Kuźniar podczas wspinaczki na szczyt wulkanu Erebus.

„Selma” przedziera się przez lodową barierę.

Kapitan jachtu „Selma Expeditions” został Żeglarzem Roku 2015. Piotr Kuźniar zdobył tytuł głosami internautów i czytelników magazynu „Wiatr”. W plebiscycie doskonały wynik uzyskali także Iwona i Marek Tarczyńscy. Wszystkim nominowanym gratulujemy wspaniałych żeglarskich sukcesów, a czytelnikom dziękujemy za udział w konkursie. Jednocześnie gorąco zapraszamy na podsumowanie plebiscytu i spotkanie z Żeglarzem Roku 2015. **Prezentacja kapitana Kuźniara, przygotowana specjalnie dla czytelników „Wiatru” i gości targów Wiatr i Woda, odbędzie się w Warszawie trzeciego dnia wystawy (sala konferencyjna w hali przy ul. Marsa 56c, sobota, 12 marca, godz. 16.30)**.

Internauci oddali 17 258 głosów, z czego 45,17 proc. na Piotra Kuźniara, a na Iwonę i Marka Tarczyńskich – 43,83 proc. Różnica była zatem niewielka – wyniosła zaledwie 232 głosy (o rejsie Iwony i Marka czytajcie na stronach 14-16). Trzecie miejsce zajął Paweł Tarnowski, mistrz Europy w olimpijskiej klasie RS:X (7 proc. głosów).

W 2015 roku jacht „Selma Expeditions” dowodzony przez Piotra Kuźniara dotarł do południowego brzegu antarktycznego Morza Rossa – najzimniejszego akwenu na Ziemi. „Selma” ustanowiła żeglarski i morski rekord „Najdalej na południe” (78°43’926” szerokości geograficznej południowej). Następnie załoga dotarła do Wyspy Rossa i zdobyła wierzchołek góry Erebus (3794 metry nad poziomem morza) – jedynego aktywnego wulkanu na Antarktydzie. Ekspedycja była częścią wyprawy Selma – Antarktyda – Wytrwałość, która trwała aż 363 dni i była poświęcona Ernestowi Shackletonowi. Polski jacht pokonał 22 934 mile – po opłynięciu Hornu przemierzył Pacyfik, dotarł do Australii i wziął udział w regatach Sydney – Hobart. Etap z Tasmanii, przez dalekie południe i Morze Rossa, aż do Mar del Plata w Argentynie (od połowy stycznia do kwietnia 2015 roku) to aż 80 dni bez kontaktu z cywilizacją i żegluga po najmniej dostępnych wodach na świecie. – Spełnienie naszych marzeń było efektem wieloletnich przygotowań i treningów – mówił Piotr Kuźniar na łamach „Wiatru”. – Dotarliśmy do antarktycznej Zatoki Wielorybów. Żeglowaliśmy wzdłuż bariery lodowej w sztormowym lodowatym wietrze (temperatura spadała znacznie poniżej 20 stopni Celsjusza). Zajrzeliśmy w głąb krateru czynnego wulkanu. Odwiedziliśmy chatę sir Ernesta Shackletona, którego antarktyczne rejsy sprzed 100 lat są dla nas inspiracją. Dwie doby sztormowaliśmy w cieniu góry lodowej. Dotarliśmy też do Wyspy Piotra I. No i był jeszcze Horn i to dwukrotnie.

Z Argentyny „Selma” wyruszyła w drugiej połowie kwietnia ubiegłego roku w rejs dookoła obu Ameryk. Piotr Kuźniar dowodził jachtem na szlaku przez Przejście Północno-Zachodnie, jedną z najtrudniejszych ▶

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO. HENRI LLOYD PARKER NAUTICA WATCHES

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.

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 etykietę i kartę informacyjną przed użyciem. Pozwolenia na obrót: Seajet 031 - 5123/13, Seajet 032 - 6468/15, Seajet 033 - 5124/13, Seajet 034 - 6469/15, Seajet 035 -6471/15, Seajet 037 - 6470/15.

reklama

Największa polska flota jachtów

jachtchorwacja.pl

w maju rabat do -30%

„Selma” ustanowiła żeglarski i morski rekord „Najdalej na południe”. Za sterem Piotr Kuźniar.

tras żeglarskich. Polska jednostka dołączyła do około 200 jachtów, które od czasu Amundsena odbyły rejs przez North West Passage. „Selma Expeditions” jest piątym jachtem pod polską banderą i jedenastym z polską załogą, który przemierzył ten szlak (z końcem listopada „Selma” dowodzona przez kapitana Tomka Łopatę powróciła do Patagonii. Przez dwa miesiące pokonała bez postojów ponad 8000 mil wzdłuż zachodnich wybrzeży obu Ameryk).

Nagrody dla Żeglarza Roku 2015 Magazynu „Wiatr”

Laureat otrzymuje pamiątkową statuetkę zaprojektowaną i wykonaną dla „Wiatru” oraz nagrody ufundowane przez partnerów plebiscytu: niezawodną kurtkę Henri Lloyd Offshore Elite, doskonałą kamerę GoPro HERO4 Silver, zegarek marki Nautica – oficjalny zegarek Żeglarza Roku 2015 oraz profesjonalną pneumatyczną kamizelkę ratunkową brytyjskiej marki ISP – International Safety Products.

Jacket Offshore Elite ufundowała firma Henri Lloyd (www.henrilloyd.pl). Kamerę GoPro dostarczyła firma Freeway OMT, wyłączny dystrybutor produktów GoPro w Polsce (www.freeway.com.pl). Zegarek przekazał dystrybutor marki Nautica – firma Zibi (www.timetrend.pl). Natomiast pneumatyczną kamizelkę ratunkową sprezentowała firma Parker Poland – polski dystrybutor kamizelek ISP (www.parker.com.pl). Mamy także nagrodę specjalną. Orvaldi Adventure funduje weekendowy pobyt dla dwóch osób w Centralnym Ośrodku Sportu Akademickiego AZS – hotel „Galion” w Gdańsku. W ofercie pełna odnowa biologiczna w ośrodku SPA.

Piękny gest Piotra Kuźniara

Gdy głosowanie dobiegało końca, Piotr Kuźniar był na pokładzie „Selmy” u wybrzeży Antarktydy. Powiadomiony o wynikach, przez telefon satelitarny powiedział: – Gratulacje należą się wszystkim nominowanym, autorom wspaniałych żeglarskich sukcesów w 2015 roku, tak trudno porównywalnych. Oczywiście podziękowania należą się także głosującym, a szczególnie tym, którzy pamiętali o „Selmie”. Nie spodziewałem się, że tyle osób weźmie udział w plebiscycie. Fantastycznie, że żeglarstwo staje się coraz bardziej popularne. Dziękuję też organizatorom – redakcji „Wiatru”. Według regulaminu konkursu, nagrody otrzymuje tylko zwycięzca. Dlatego proponuję, aby – za zgodą redakcji i partnerów plebiscytu oraz szanując werdykt głosujących – przekazać wybrane nagrody zdobywcom drugiego i trzeciego miejsca. Jednocześnie chcę podziękować za ofiarowaną przez Freeway OMT profesjonalną kamerę GoPro HERO4 Silver, która będzie używana do przesyłania relacji wideo z kolejnych rejsów „Selmy”. Kurtkę Henri Lloyd Offshore Elite przekazuję Pawłowi Tarnowskiemu. Pozostałe nagrody, żeglarski zegarek marki Nautica oraz pneumatyczną kamizelkę ratunkową ISP, chciałbym przekazać na najbliższe edukacyjne projekty żeglarskie „Selmy”.

NOMINOWANI DO TYTUŁU ŻEGLARZ ROKU 2015

Małgorzata Białecka otrzymała nominację za wicemistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X oraz srebro w regatach przedolimpijskich w Rio de Janeiro. **Karol Jabłoński** – za mistrzostwo świata i mistrzostwo Europy w bojerowej klasie DN oraz za trzecie miejsce w regatach Energa Sopot Match Race. **Piotr Kuźniar** – za wyprawę na Morze Rossa i pokonanie Przejścia Północno-Zachodniego. **Łukasz Przybytek** i **Paweł Kołodziński** – za brązowy medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie 49er. Iwona i Marek Tarczyńscy – za rejs małym jachtem na Islandię w trudnych warunkach. A **Paweł Tarnowski** – za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X. Nagrodę Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” redakcja ustanowiła, by uhonorować żeglarza, którego dokonania wzbudziły największy podziw i uznanie czytelników. Wszystkim nominowanym gratulujemy wspaniałych sukcesów i trzymamy mocno kciuki za realizację kolejnych wyzwań.

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO. HENRI LLOYD PARKER NAUTICA WATCHES

Zdjęcia umieszczono w celach ilustracyjnych

QUANTUM™

PIERWSZY NA ŚWIECIE BEZPRZEWODOWY RADAR CHIRP

PRZEŁOM W TECHNOLOGI RADAROWEJ, QUANTUM RADAR CHIRP ZAPEWNIA DOSKONAŁE ZOBRAZOWANIE I KOMUNIKACJĘ POPRZEZ Wi-Fi

- ZAAWANSOWANA TECHNOLOGIA SEPARACJI OBIEKTÓW FLIR ATX™
- NISKE ZUŻYCIE ENERGI, NIEWIELKI CIĘŻAR
- ŁATWY W MONTAŻU Z WBUDOWANYM Wi-Fi

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

QUANTUM™

OBEJRZYJ WIDEO
RAYMARINE.COM/QUANTUM

Raymarine® BY FLIR®

Silver czy Session. Którą kamerę wybrać?

Kamery HERO4 rejestrują obraz nawet wtedy, gdy są umieszczone na bomie dynamicznie żeglującej siedemdziesiątki.

Kamera GoPro HERO4 Silver.

Nowy model HERO4 Session.

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.

Model HERO4 Silver, jedna z nagród w plebiscycie Żeglarz Roku 2015, ma dotykowy ekran ułatwiający obsługę. Można zmieniać ustawienia wyświetlacza i podglądać obraz, gdy urządzenie jest już zamontowane i pracuje. To duża wygoda – możemy łatwo ustawić kamerkę pod odpowiednim kątem, by uzyskać najlepsze ujęcia. HERO4 Silver różni się od poprzednich modeli 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.

Rozbudowany tryb protune działa nie tylko podczas filmowania, ale również w trakcie robienia zdjęć. Możemy 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.

Do zestawu startowego dostajemy trzy rodzaje tylnych drzwiczek chroniących urządzenie: standardowe plastikowe gwarantujące ochronę i wodoszczelność, zamknięcie typu skeleton chroniące 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.

Od lipca ubiegłego roku dostępny jest kolejny model Go Pro – HERO4 Session. To najmniejsza, najlżejsza i niezwykle wygodna w obsłudze sportowa kamera. Ma równie wydajne podzespoły jak poprzednie modele, ale mniejszą obudowę w kształcie sześciennej kostki. Mamy tu oczywiście standard nagrywania w 1080p przy 60 klatkach na sekundę czy nawet 1440p. Jednak przy wyższej rozdzielczości podzespoły ograniczają nas do 30 klatek na sekundę. Zmianie uległa matryca aparatu (z 12MP na 8MP), co nie ma dużego wpływu na jakość zdjęć, a jedynie na liczbę rejestrowanych szczegółów. Wi-Fi i bluetooth pozwalają łączyć urządzenie z telefonami i pilotami.

Kamera ma tylko jeden przycisk odpowiadający za wszystkie funkcje aparatu. Wielki postęp zauważamy w rejestrowaniu dźwięku. W poprzednich modelach pewną trudność może sprawić nagrywanie dźwięków na przykład pod wodą lub w silnym wietrze, gdyż kamera musi być umieszczana w wodoszczelnej obudowie. Natomiast HERO4 Session jest wodoodporna. Wyeliminowano w ten sposób tłumienie dźwięku przez obudowę. By zredukować szum wiatru, system dynamicznie przełącza rejestrację dźwięku między dwoma mikrofonami.

Kuba Olejnik

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO.
HENRI LLOYD
PARKER
NAUTICA WATCHES

Najpiękniejsze żaglowce w Szczecinie

Finał zlotu wielkich żaglowców w Szczecinie to najlepszy sposób spędzenia czasu dla ludzi, którzy cenią sobie wszystko co związane z żeglowaniem, szantami, statkami i morzem – ale nie tylko.

Szczecin w przyszłym roku zmieni się nie do poznania, a takiego magicznego klimatu próżno szukać gdzie indziej. Wszyscy, którzy chcieliby oderwać się od codzienności i przyjechać do miasta, w którym na początku sierpnia zatrzyma się czas, powinni wybrać się do Szczecina.

Szczecin już po raz trzeci ugości uczestników regat. Dziewięć lat temu organizacja finału zlotu wielkich żaglowców okazała się dla miasta wielkim sukcesem i znakomitym sposobem promocji. O Szczecinie mówiono na całym świecie. Na blisko 100 jachtach i żaglowcach do miasta przypłynęło wówczas 3,5 tys. członków załóg z 35 krajów. W tym czasie teren zlotu odwiedziło około 2 mln osób.

W przyszłym roku Szczecin znów będzie metą zmagań największych żaglowców świata. Regaty rozpoczną się 30 czerwca 2017 roku w Halmstad w Szwecji. Stamtąd jednostki wyruszą do Kotki i Turku w Finlandii, a następnie do Kłaipedy na Litwie.

Coroczne, wielkie święto wszystkich żeglarzy odbywające się w Szczecinie, to przede wszystkim niesamowite żaglowce, żaglówki, statki i inne jednostki pływające. Każda z nich ma swoją oryginalną historię, niejedna przeszła trudne losy – na wszystkich znajdzie się przynajmniej paru wilków morskich, którzy opowieściami o swoich przygodach zadziwią nie tylko szczury lądowe, ale nawet wytrawnych żeglarzy.

Tradycją zlotów jest organizacja ogromnej, barwnej parady załóg, która przechodzi ulicami miasta. Szczeciński korowód wyruszy z Wałów Chrobrego, a przemarsz zakończy się wielkim koncertem w Parku Kasprowicza. Każdego dnia finału odbywać się będą wydarzenia artystyczne towarzyszące regatom. Na scenach ustawionych na Wałach Chrobrego i Łasztowni zaplanowano wiele wydarzeń. Odbędą się liczne koncerty, widowiska artystyczne i prezentacje kulturalne. Także na Nabrzeżach nie będzie miejsca na chwilę nudy. Aleja artystów, strefa dla najmłodszych i młodzieży, wesołe miasteczko, mosty pontonowe przerzucone przez Odrę, Biała Flota.

Ponadto finał regat przedłużony będzie o Międzynarodowy Festiwal Sztucznych Ogni PYROMAGIC 2017 i festiwal muzyki elektronicznej Szczecin Music Live 2017.

Wszystko w zasięgu ręki.

HALMSTAD, Sweden KOTKA, Finland TURKU, Finland KLAIPEDA, Lithuania SZCZECIN, Poland

THE TALL SHIPS RACES
Szczecin 2017
organised by Sail Training International

5 – 8 sierpnia 2017

THE TALL SHIPS RACES 2017

www.tallships.szczecin.eu

Nowa kolekcja Henri Lloyd

Na morze model Transocean z tkaniny TP3...

...lub kurtka Freedom z nieco lżejszej TP2.

Na Mazury i zatokę – kolekcja Wave.

Buty damskie Shore – modne i eleganckie.

Rękawice Cobra Grip.

Przegląd szafy z nową żeglarską kolekcją Henri Lloyd rozpoczynamy od odzieży na morza i oceany. Jeśli potrzebujecie doskonałej ochrony podczas rejsów, przymierzcie czerwony lub czarny sztormiak Transocean, który udowadnia, że wytrzymałość nie musi się kłócić z wygodą. Kurtkę i spodnie wykonano z japońskiej trójwarstwowej tkaniny TP3 – oddychającej, wodoodpornej i chroniącej przed wiatrem. Jej powierzchnię tworzą wytrzymałe nylonowe włókna gęsto połączone w gładką strukturę. Kurtka ma wodoodporne zamki, odblaskowe wstawki oraz regulowane ściągacze mankietów i pasa.

Doskonałym wyborem na morze będzie także sztormiak Henri Lloyd Freedom. Krój nawiązuje do projektu Transocean, ale kurtkę i spodnie uszyto z nieco lżejszej tkaniny TP2 stworzonej z dwuwarstwowego laminatu – także oddychającego, wodoodpornego i chroniącego przed wiatrem. Kurtka Freedom ma polarowe podszycia kołnierza i kieszeni, wodoodporne zamki, wewnętrzne mankiety z dartexu, odblaskowe wstawki oraz kaptur z opatentowanym przez Henri Lloyd systemem zwiększającym pole widzenia (Optivision Hood System). Szczególnie przypadł nam do gustu męski model w czarnym kolorze z delikatnymi żółtymi elementami oraz damski w odcieniu najjaśniejszego błękitu (aquamarine).

Jeśli wybieracie się na Mazury, zwróćcie uwagę na odzież żeglarską z kolekcji Wave (żegluga śródlądowa i przybrzeżna). Tu producent wykorzystał tkaninę TP1 złożoną z dwóch komponentów. Chroni ona przed wodą oraz odprowadza na zewnątrz nadmiar ciepła i potu. Kurtka ma wodoodporne zamki, szybkoschnącą podszewkę kołnierza i kaptur w jaskrawym kolorze.

Osoby szukające eleganckiej i sportowej odzieży do codziennego użytku, podkreślającej nasze żeglarskie zainteresowania i z powodzeniem zastępującej parasol, powinny przymierzyć kurtki z kolekcji Henri Lloyd Sail. Dostępne są w kilku kolorach, w krojach męskim i damskim, i uszyte z tkaniny TP1. Mają klejone szwy, wodoodporne zamki, regulowany kaptur – doskonale chronią przed wodą i wiatrem. Na rękawie umieszczono nadruk 721X, inspirowany zwycięstwem jachtu Henri Lloyd „50 Years of Pioneering Spirit” w regatach Clipper 2013 – 2014 Round the World Yacht Race.

W zakamarkach przepastnej szafy Henri Lloyd znaleźliśmy także wiele innych produktów, które uzupełnią naszą żeglarską garderobę. Breeze Jacket to dopasowane proste kurki na każdą okazję, dostępne w kilku kolorach, a także w formie kamizelki. Energy Jacket to z kolei ciekawa kurtka z kapturem – szczególną uwagę zwróciliśmy na model czarny z bardzo delikatnymi żółtymi elementami na rękawach. O ciepło zadba soft shell Cyclone lub pikowana kurtka Flex 3D (w obu seriach dostępne są także kamizelki). Poza tym Henri Lloyd przygotował nowe modele butów, czapek, bielizny, rękawiczek żeglarskich, toreb i plecaków. Wpadnijcie więc do salonu, przymierzajcie do woli i poczujcie się rozpieszczeni jak Julia Roberts w filmie „Pretty Woman”.

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO. HENRI LLOYD PARKER NAUTICA WATCHES

Odnaleziony wrak jachtu „Cheminées Poujoulat" Bernarda Stamma. Fot. Jean-Marie Liot

Odnalezione wraki

Poruszenie wywołało odnalezienie wraku jachtu „Hugo Boss", który 10 lat temu, podczas regat samotników Around Alone, został opuszczony przez Alexa Thomsona. Brytyjczyk walczył z przeciekającym kadłubem i w końcu – 100 mil od Kapsztadu w RPA – musiał się ewakuować na jacht rywala. Jednostka została porzucona. Teraz kajakarze odnaleźli ją w Ameryce Południowej, na skałach Parku Narodowego Bernardo O'Higgins w Chile. Nie wiadomo, jak długo wrak tam spoczywa, ale wiadomo, że dryfował przez Ocean Indyjski i Pacyfik, pokonując 13 tys. mil.

To nie pierwszy taki przypadek. Podczas regat Vendée Globe 1996/1997 na południowym Pacyfiku zaginął kanadyjski sternik Gerry Roufs. Mimo intensywnych poszukiwań, żeglarza nie odnaleziono. Jego jacht „Groupe LG", dryfujący kilem do góry, po sześciu miesiącach spotkali chilijscy rybacy – prawie 5 tysięcy mil na wschód od ostatniego kontaktu z Roufsem. Kiedy krótko po tym zorganizowano akcję poszukiwawczą, jachtu już nie odnaleziono. Może wciąż gdzieś dryfuje?

W 2000 roku, przed regatami The Race, eksperymentalny katamaran „Team Philips" Pete'a Gossa rozpadł się na północnym Atlantyku podczas próbnego rejsu i został porzucony przez załogę. Jego szczątki odnaleziono po kilku miesiącach u wybrzeży Grenlandii. W grudniu ubiegłego roku załoga polskiego jachtu dowodzonego przez Hannę Gołębiowską odnalazła na południowym Atlantyku wrak trimarana „Région Aquitaine". Startował w regatach Route du Rhum w 2010 roku i przewrócił się niedaleko mety na Gwadelupie. Skipper Lalou Roucayrol został uratowany.

W 2013 roku odnaleziono jacht „Cheminées Poujoulat" Bernarda Stamma. Został porzucony na północnym Atlantyku podczas rejsu do Francji. Szczątki jednostki pojawiły się kilkaset mil na północny wschód od miejsca wypadku i zostały przetransportowane na brzeg. Jak widać, jachty wiodą własne życie po życiu...

Marek Słodownik

Nowoczesny kompleks apartamentów z podziemnymi garażami w znakomitej lokalizacji nad Bałtykiem.

Zaledwie 7 minut od nowej całorocznej mariny jachtowej w Darłowie...

Na sprzedaż Apartamenty przy Latarni Morskiej w samym sercu Darłówka,
z przepięknymi widokami na port i morze,
z plażą na wyciągnięcie ręki.

KROPLA BAŁTYKU

www.kroplabałtyku.pl BIURO SPRZEDAŻY APARTAMENTÓW: Darłówko, ul. Północna 18 Tel. 669 906 666 , (94) 711 05 52

Małym jachtem na Islandię

Iwona i Marek Tarczyńscy od 2009 roku odwiedzają państwa strefy Schengen, do których można dopłynąć jachtem. W minionym sezonie zrealizowali najtrudniejszą i najdalszą z dotychczasowych wypraw – dotarli na Islandię.

Do tej ekspedycji przygotowywali się trzy lata. Zmienili styl żeglowania z przybrzeżnego na pełnomorski. Zdobywali informacje, zbierali materiały i mapy, wreszcie sprzedali ukochaną mieczówkę, na której dopłynęli do większości portów, i kupili klasyczną duńską łódź kilową typu Supero 800. Po remoncie i zamontowaniu nowego silnika przewieźli „Cerberynę-Milę 3" do Górek Zachodnich. W połowie czerwca wyruszyli na Bałtyk.

Przez Bornholm do Norwegii

Wiosna na Bałtyku była kapryśna. Odwiedzili Łebę i Darłowo. Zawinęli do Nexø i Allinge na Bornholmie, gdzie schronili się przed silnym wiatrem. Po krótkim postoju wyruszyli ku brzegom Szwecji. Wiało do pięciu stopni Beauforta i trzeba było żeglować w ostrym bajdewindzie. Przez kanał Falsterbo wpłynęli do cieśniny Sund. Dalej przez Kattegat i Skagerrak pięli się na północ od portu do portu, odwiedzając między innymi Göteborg, Skagen, Kristiansand i Stavanger. Choć był już początek lipca, na morzu wciąż mocno wiało. I pojawiały się zdradzieckie mgły. Przy wejściu do zatoki Boknafjorden Iwona i Marek wpłynęli w mleko i na chwilę stracili orientację. Po kilku nerwowych minutach, nasłuchując sygnałów mgłowych ze statków wychodzących z portu, odnaleźli właściwy kurs i bezpiecznie dobili do mariny Børevigå.

Szetlandy i Wyspy Owcze

Przeprawa przez Morze Północne na Szetlandy trwała ponad 50 godzin. Wypłynęli w gęstej mgle i przy wietrze z południa. Gdy mgła opadła, zostawiła na pokładzie dojmującą wilgoć. Wieczór przyniósł zmianę kierunku wiatru i ochłodzenie. Pierwsza noc na Morzu Północnym upłynęła pod znakiem refowania przedniego żagla, który w ostrym bajdewindzie wpadał w uporczywy łopot. Zimno i deszczowo. Marek co dwie godziny korygował kurs (autopilot radził sobie bardzo dobrze), musiał też refować żagle i omijać holowniki ciągnące platformy wiertnicze. W drugiej dobie znowu mgła i slalom między polami naftowymi oznaczonymi na mapie symbolem zakazu żeglugi. Port Lerwick na brytyjskich Szetlandach jest słabo osłonięty, ale przy kei znaleźli prąd i wodę. Załoga wreszcie mogła się porządnie wyspać.

Kolejny dzień to formalności, bo trzeba wypełnić druki dla cudzoziemców. W biurze portu Iwona dostała też namiary na serwis firmy Yanmar, gdyż silnik zbyt mocno się nagrzewał podczas pracy. Okazało się, że to awaria poboru wody. Nazajutrz serwisant szybko usunął usterkę. Druga noc w Lerwick upłynęła pod znakiem sztormu. Wiatr dociskał jachty do pirsu. Właściciele łódek czuwali przy nich do rana. Dopiero trzeciego dnia Iwona i Marek mogli wyruszyć pozwiedzać okolicę.

Tarczyńscy konsultowali prognozy pogody z biurem IMGW w Gdyni i po niecałym tygodniu postoju wyruszyli w dalszą drogę – na Wyspy Owcze. Dzięki lokalnemu prądowi na Morzu Norweskim rozwijali prędkość sześciu węzłów i dopłynęli do Thorshavn w drugiej dobie żeglugi. Widoki zielonych wzgórz rekompensowały przenikliwe zimno.

Kurs na Islandię

Etap, którego najbardziej się obawiali. Przy wyjściu z fiordu na Atlantyk żegnały ich prądy i pięciometrowe fale przybojowe. Ich pokonanie utrudniał słaby wiatr – konieczne było włączenie silnika. Dopiero kilka mil od wysp zrobiło się spokojnie. Niestety nie na długo. Wkrótce wiatr zaczął tężeć i dokuczał załodze aż do samej Islandii. Na maszcie grot z dwoma refami i jedna trzecia genuy. Około 40 mil przed Islandią na horyzoncie wynurzyły się kontury islandzkiego lodowca Vatnajökull o powierzchni ponad 8 tys. km kwadratowych. Co chwilę przysłaniały go gęste mgły.

FOT. ARCHIWUM IWONY I MARKA TARCZYŃSKICH (2)

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO. HENRI LLOYD PARKER NAUTICA WATCHES

Iwona Tarczyńska wypatruje duńskiego portu Skagen.

Marek Tarczyński. Na kursie szwedzkie Glommen.

W połowie trzeciej doby Iwona i Marek dotarli do kanału podejściowego portu Höfn na Islandii. Zgłosili przybycie przez radio. Niestety lekko zboczyli z kursu i zatrzymali się na mieliźnie. Chcieli poczekać na wyższy stan wody, ale kapitan portu wysłał po nich hol. Na lądzie kolejna miła niespodzianka: „Cerberyna-Mila 3” otrzymała darmowy postój i była jedynym jachtem żaglowym w porcie.

Załoga spędziła na Islandii pięć dni. Zwiedzili Höfn i park narodowy lodowca. Wokół jest bardzo dobra infrastruktura turystyczna: pole namiotowe, szlaki, informacja, kino i transport ułatwiający poruszanie się po okolicy.

Szkocja i Anglia

Czas na drogę powrotną. Za główkami portu rozpoczęli kluczenie między skałami. Jedna wyrosła znienacka przed dziobem, ale okazało się, że to wieloryb. Wiało do 30 węzłów – dla małej łódki to naprawdę sporo. Załoga refowała żagle, a mimo to prędkość dochodziła do ośmiu węzłów. Silne uderzenia szkwałów sprawiały, że żegluga była bardzo uciążliwa. Bom co chwilę nurkował w wodzie, a autopilot wydawał niepokojące dźwięki. Niskie chmury, chłód, zła widoczność, brak snu i trudności z przygotowaniem ciepłego posiłku – wszystko to wprawiło załogę w zły nastrój. Na szczęście łódka była dzielna i płynęła sucho.

20 mil przed Wyspami Owczymi autopilot odmówił posłuszeństwa i trzeba było sterować ręcznie. Do Leirvík, uroczej mieściny na Eysturoy (druga co do wielkości wyspa archipelagu), załoga zawinęła po 53 godzinach walki z wiatrem i falami. Przez trzy dni zdołali odpocząć, zaplanować kolejne trasy i naprawić autopilot.

JACHT CZARTER BALTYK.PL

Flota nowych jachtów BAVARIA i DUFOUR

3 bazy nad polskim Bałtykiem

WIFI na wszystkich jachtach

www.jachtczarterbaltyk.pl czarter@jachtczarterbaltyk.pl +48 887.222.587

Na Wyspach Owczych podziwiali fiordy i życzliwość mieszkańców, czekając na okno pogodowe pozwalające bezpiecznie przeskoczyć do Stromness na szkockich Orkadach. Decyzja o wypłynięciu jak zwykle zapadła nagle. Żegluga znów była ciężka. Duże fale kładły jacht na burtę i wytrącały z kursu, ale „Cerberyna-Mila 3" znosiła to ze spokojem, nie wpuszczając bryzgów na pokład. Niestety pojawił się problem z akumulatorami. Tarczyńscy musieli włączać silnik co godzinę, aby je podładować. Przeskok na Orkady trwał dwie noce i dzień. Ale to nie koniec wyzwań, bo na kursie była słynąca z niespokojnej wody cieśnina Pentland Firth. Przylądek Duncansby Head minęli dopiero za czwartym podejściem. Przy każdej próbie prąd znosił jacht półtorej mili od brzegu. Dopiero przy obrotach silnika ustawionych na 3000 i szybkości ledwie 0,6 węzła minęli kipiel przy cyplu.

Zawinęli do portu Wick w Szkocji, gdzie musieli przeczekać sztorm. Dopiero po czterech dniach wypłynęli w kierunku Kanału Kaledońskiego. Przemierzyli słynne jezioro Loch Ness, gdzie pogoda znów przyprawiała o gęsią skórkę, i dopłynęli do portu Oban. Tutaj Marek zauważył awarię pompy wody morskiej. Na zapasową część czekali osiem dni, więc mieli sporo czasu na zwiedzanie okolicy i zawieranie nowych żeglarskich znajomości. W końcu przemierzyli Crinan Canal, pokonując 15 śluz i siedem otwieranych mostów. Za przejście tego 15-kilometrowego odcinka zapłacili prawie 130 funtów. Zmierzając dalej na południe, w stronę Morza Irlandzkiego, załoga odwiedziła wyspę Man, gdzie zaplanowali przeskok do Kornwalii o długości 270 mil. W obszarze silnych prądów na Morzu Irlandzkim i Morzu Celtyckim prędkość wynosiła od 1,5 węzła do 9 węzłów. Na postój wybrali port Newlyn koło Penzance leżący na południowo-zachodnim krańcu Wielkiej Brytanii. W tym miejscu zastanawiali się, czy płynąć do Polski przez Kanał Angielski, czy zmierzać dalej na południe Europy. Wybrali drugi wariant – kierunek Morze Śródziemne.

„Cerberyna Mila 3" Iwony i Marka.

Przez Francję

Zatoka Biskajska przywitała „Cerberynę-Milę 3" piękną pogodą. Zapowiadały się upragnione wakacje po zimnych tygodniach na północy, ale znów zerwał się silny wiatr, który szybko zbudował wysokie fale. Zrobiło się nieprzyjemnie, a wilgoć przenikała przez każdą szparę w jachcie. Cel podróży to port Royan. Tam załoga przygotowała łódź do żeglugi lądowymi kanałami przez Francję. Zbudowali podporę pod maszt, a pracownik mariny udzielił wskazówek, jak żeglować w rozlewiskach La Gironde. W marinie Pauillac położyli maszt i popłynęli do Bordeaux, skąd rzeka Garonne, a później jej kanał, prowadzi na południowy wschód. Tak dotarli do Tuluzy i Canal du Midi, gdzie jednego dnia pokonywali nawet 29 śluz. Pod koniec września zacumowali w Sète nad Morzem Śródziemnym, gdzie rozpoczęli poszukiwania miejsca na zimowanie jachtu. Koszt: prawie 1400 euro. Pytali też w pobliskim Frontignan – ceny podobne. Postanowili więc przetransportować łódź do Polski. Przyczepa przyjechała 28 września i już dzień później jacht wraz załogą wyruszył w lądową podróż do kraju.

Rejs trwał 106 dni. Iwona i Marek pokonali 3500 mil oraz około 2500 kilometrów lądem. Zawinęli do 56 portów. Najbardziej obawiali się przeskoku na Islandię, ale najtrudniejszy okazał się odcinek z Wysp Owczych, przez Orkady, do Szkocji. – Jacht był bardzo dzielny – mówi Marek. – Trochę wolny, ale to w końcu konstrukcja sprzed pół wieku. Mimo trudów wyprawy „Cerberyna" nie wymaga dużych napraw. Trzeba jedynie uszczelnić podstawy słupków relingowych, podwięzia burtowe oraz luk dziobowy. Co dalej? – W przyszłym sezonie przerzucimy jacht lądem do Słowenii lub do południowych Włoch i zakończymy program Nurtem Schengen. Pozostało nam odwiedzić Słowenię i Maltę – mówią Iwona i Marek.

Kamila Ostrowska

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO.
HENRI LLOYD
PARKER
NAUTICA WATCHES

Czartery z Kołobrzegu

Kołobrzeg, który obok Mariny Solnej ma nowy basen portowy (uroczyście otwarty pod koniec ubiegłego roku), staje się coraz większym ośrodkiem żeglarskim i coraz ważniejszym punktem na czarterowej mapie polskiego wybrzeża. Z początkiem najbliższego sezonu zadebiutuje tam nowa firma czarterowa Sofun Yachts & Charter. Jej założyciele organizowali do tej pory rejsy wędkarskie jachtami motorowymi, obsługując co roku około 6 tys. klientów (www.rejsynadorsze.pl). Teraz firma nawiązała współpracę ze spółką Horyzont, polskim przedstawicielem niemieckiej stoczni Hanse Yachts. Pierwszą jednostką przygotowaną do czarterów jest model Hanse 345. Tygodniowy najem jachtu kosztuje od 4,8 tys. zł (w maju) do 6,4 tys. zł (w drugiej połowie czerwca, w lipcu i sierpniu). – Nasza pierwsza łódź z niemieckiej stoczni rozpocznie czarterową służbę w majowy weekend. Już mamy zapytania klientów, także takich, którzy chcieliby wystartować na tej jednostce w regatach „Poloneza" – mówi Piotr Zaremba z Sofun Yachts & Charter. – Drugi jacht, ten sam model, dotrze do nas w sierpniu. A na przyszły rok planujemy zamówienie większej łodzi tego samego producenta.

Jacht Hanse 345 debiutował na rynku przed trzema laty. Choć to zaledwie 10-metrowy cruiser, może mieć aż osiem koi – po dwie w dwóch rufowych kabinach, dwie w dziobówce oraz dwie w mesie. Można chyba powiedzieć, że to łódź skrojona do bałtyckiej żeglugi – jest wystarczająco duża, by pomieścić całą rodzinę lub grupę znajomych i zarazem na tyle zgrabna i filigranowa, by bez problemów cumować między dalbami w niemieckich, duńskich i szwedzkich portach. Smukła sylwetka, pionowa dziobnica oraz niemałe zanurzenie (1,87 m) nadają łodzi sportowego charakteru i świadczą o tym, że własności nautyczne były dla konstruktora co najmniej tak samo ważne jak przestrzeń i ergonomia wnętrza (kołobrzeski egzemplarz będzie miał żagle przystosowane do szybkiej regatowej żeglugi). Hanse 345 ma otwieraną rufę, dwa koła sterowe, liny sprowadzone do kabestanów i knag znajdujących się tuż przy stanowiskach sterowania oraz składany stół w kokpicie. Pod pokładem znajdziecie kambuz, toaletę, stolik nawigacyjny oraz tradycyjny duży rozkładany stół.

Więcej o czarterach tej jednostki na stronie **www.sofun.com.pl**.

Ascetyczna elegancja wnętrza.

Przestronny kokpit Hanse 345.

Wszystkie szoty są tuż pod ręką sternika. Z prawej i z lewej strony.

FOT. HANSE YACHTS (3)

Na sezon 2016 Suzuki wprowadza zupełnie nowe silniki zaburtowe DF4A, DF5A, DF6A, które zastąpią popularne 4-, 5- i 6-cio konne jednostki.

Nowe DF4A, DF5A i DF6A wyróżnia:
- Zupełnie nowa konstrukcja
- Najniższa waga swojej klasie - tylko 23,5 kg*
- Możliwość przechowywania na trzech stronach
- Nowy układ smarowania wymuszony z pompą olejową
- System szybkiego startu po długim przechowywaniu
- Obniżony poziom hałasu, wibracji i zużycia paliwa
- Wygodne uchwyty do przenoszenia
- Dostępność z dwoma długościami kolumny (15" i 20")

*wersja z kolumną S

www.marine.suzuki.pl

Żeglarskie przeboje z Decathlonu

Planujecie przedsezonowe zakupy w sklepach Decathlon? Oto produkty z kolekcji Tribord, których nie wolno przeoczyć między półkami i w sklepie decathlon.pl.

Wizytówką marki Tribord są nieprzemakalne i oddychające sztormiaki z linii Ozean 900. Pływa w nich między innymi Tanguy De Lamotte, francuski żeglarz, ambasador organizacji charytatywnej Initiatives Cœur, uczestnik okołoziemskich regat Vendée Globe i Barcelona World Race. W ubiegłorocznym atlantyckim wyścigu załóg dwuosobowych Transat Jacques Vabre Tanguy żeglował w parze ze słynną Brytyjką Sam Davies (zajęli piąte miejsce).

Sportowe modele kurtek Ozean 900 (cena: 699,99 zł) są krótsze od turystycznych, mają szeroki pas neoprenowy z rzepami na wysokości bioder, dwie boczne kieszenie oraz piersiową zamykaną na zamek. Kaptur można schować w wysokiej regulowanej stójce, pod którą kryje się gilza z zapięciem na rzep. Kurtka oferowana jest w różnych rozmiarach oraz kolorach – czerwonym, czarnym i jasnoszarym.

Model turystyczny (849,99 zł) ma dwie duże kieszenie poniżej pasa i dwie mniejsze (z zamkami) na wysokości piersi. Oferowany jest w różnych rozmiarach, w kolorach czerwonym i karbonowym oraz w kroju męskim i damskim. Do kompletu można dobrać spodnie typu ogrodniczki mające szczelny suwak, regulowane szelki i wzmocnione duże płaty materiału na pośladkach oraz kolanach. A co pod spód, by wiosenne poranki nie wychłodziły podczas wachty? Na przykład dwustronny polar 400 g/m² Reverse za 149,99 zł, z kieszeniami i wzmocnieniami na ramionach oraz łokciach.

W trakcie morskiego rejsu lub na pokładzie trenerskiej motorówki przydadzą się kalosze Tribord Ozean 900 (599,99 zł). Są lekkie, wygodne, dobrze dopasowane do stopy i starannie wykonane. Poza tym posiadają rzep pozwalający regulować szerokość śródstopia. Dobrze chronią przed wilgocią, mają przeciwślizgową podeszwę, a także modny design.

Na większe jachty polecamy też nowatorskie uniwersalne kamizelki asekuracyjne Izeber wyglądające jak pikowane kurtki puchowe bez rękawów – są eleganckie, doskonale odszyte i niedrogie (199,99 zł). Izeber to bez wątpienia najbardziej wszechstronna kamizelka asekuracyjna, jaką kiedykolwiek zaprojektowano – pierwszy produkt tekstylny nagrodzony na Oxylane Innovation Awards. Spełnia normę 50N, ale jest także dwustronną kurtką z zamkiem, chroniącą przed wiatrem i chłodem.

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 znajdziecie schowek ze zwiniętym pasem krocznym. Miękkie wypełnienie wypornościowe wykonano z polietylenu. Mieszanka tworzywa z płytek i mikrogranulek zapewnia też ochronę termiczną – taka konstrukcja kamizelki zapobiega 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 kamizelki w słodkiej wodzie i wysuszeniu należy ją przechowywać w suchym i ciemnym miejscu. Do czyszczenia możemy użyć pralki (temperatura prania: 30 stopni Celsjusza). Nie należy suszyć kamizelki w suszarce automatycznej, a jedynie na wieszaku.

44 sklepy Decathlonu w całej Polsce oferują pod jednym dachem sprzęt i odzież do ponad 70 sportów. Ideą firmy jest dostarczanie technicznych produktów w dobrych cenach. Więcej informacji o kolekcji żeglarskiej na stronie internetowej www.decathlon.pl.

Sportowy model kurtki Tribord Ozean 900.

Innowacyjna kamizelka asekuracyjna Izeber.

Ozean 900 w wersji cruising.

FOT. DECATHLON (3)

TRIBORD
DESIGNED BY WATER

KURTKA ŻEGLARSKA OZEAN 900 MĘSKA
849,99 zł

Nieprzemakalna i oddychająca RET15, z powodzeniem będzie towarzyszyć podczas żeglugi, zarówno w czasie silnego wiatru, jak i w ulewnym deszczu.

Rozmiary: od S do XXL; Kolor: szary, czerwony

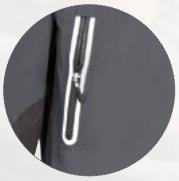
Nr ref. 8240054, 8314391

TECHNOLOGIA NOVADRY

MOCNE STRONY

nieprzemakalność: membrana >28 000 mm, 100% szczelnych szwów

wysoki, regulowany kołnierz i mankiety



suwaki w kieszeniach silikonowane i specjalna tkanina, po której spływa woda

naprasowywane naszywki reflex 3M (EN471) intensyfikują słabe źródła światła

DWUSTRONNY

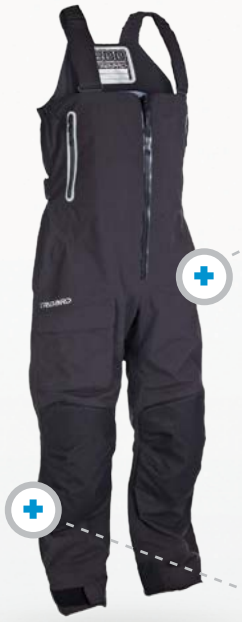
POLAR ŻEGLARSKI REVERSE MĘSKI
149,99 zł

Dwustronny polar, oddychający, klejony, 400 g/m², doskonale chroniący przed zimnem. Specjalna powłoka na każdej ze stron pozwala na ześlizgiwanie się wody z tkaniny.

Rozmiary: XXS-XXXL

Kolory: czarny

Nr ref. 8344161



SPODNIE ŻEGLARSKIE CR900 MĘSKIE
849,99 zł

Te nieprzemakalne i oddychające spodnie żeglarskie ochronią cię przed najtrudniejszymi warunkami pogodowymi, a ponadto ułatwią życie na pokładzie, m.in. dzięki suwakowi z przodu, w 100% szczelnemu.

Rozmiary: od XS do XXL

Nr ref. 8240053

TECHNOLOGIA NOVADRY

KALOSZE ŻEGLARSKIE OZEAN 900 MĘSKIE
599,99 zł

Lekkie, nieprzemakalne i oddychające. Przeznaczone do noszenia na spodnie, jednocześnie zapewniają swobodę ruchów podczas żeglowania.

Rozmiary: 39-47

Nr ref. 8172611

RĘKAWICE ŻEGLARSKIE BEZ 2 PALCÓW
69,99 zł

Dla osób pływających na jachtach kabinowych lub żaglówkach/katamaranach, do ochrony dłoni przed otarciami, w zimne dni.

Rozmiary: od XS do XXL

Nr ref. 6344652

PRODUKTY DOSTĘPNE W SKLEPACH DECATHLON ORAZ NA decathlon.pl KUPUJ ONLINE

reklama

Nowe silniki Suzuki

Firma Suzuki wprowadza nowe silniki DF4A, DF5A i DF6A. Zastępują cenione czterokonne, pięciokonne i sześciokonne czterosuwowe silniki zaburtowe. Są najlżejszymi w swojej klasie – model z kolumną S waży 23,5 kg. Mają nową konstrukcję, wymuszony układ smarowania z pompą olejową, system szybkiego startu po długim przechowywaniu oraz obniżony poziom hałasu, wibracji i zużycia paliwa. Długość kolumn: 15'' i 20''. Źródło: www.marine.suzuki.pl.

Wimple nie tylko do optimista

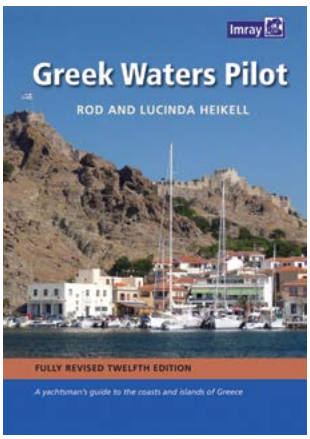
Blacksmith to nowa polska marka karbonowych wimpli wykonywanych ręcznie. Producentem jest Piotr Kowalewski z Poznania, sternik w klasie Delphia 24, żeglarz z Jacht Klubu Wielkopolski. Producent oferuje wimple do jednostek typu sport boat, do klas olimpijskich (także w barwach narodowych) oraz do optimistów (modele Crazy Kids). Precyzyjny pomiar już od 0,8 węzła. Można wybrać jedną z szalonych grafik lub stworzyć własną, na przykład w klubowych barwach. Jeden z pierwszych modeli Blacksmith otrzymała najlepsza polska załoga z klasy 470 – Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska.
Źródło: www.windblacksmith.com.

Nowe szaty farb Oliva

Firma Teknos wprowadza nowe opakowania farb jachtowych Oliva. Zmieniają się pojemności niektórych produktów do remontów i malowania (farby podkładowe oraz poliuretany Emapur Marina). Zmienia się także szata graficzna wszystkich opakowań. Farby Oliva w nowej szacie zachowują wszystkie parametry, dzięki którym zdobyły uznanie klientów. Źródło: www.farbyjachtoweoliva.pl.

Greek Waters Pilot

Przewodnik po wodach Morza Egejskiego i wyspach greckich autorstwa Roda Heikella. Obejmuje obszar od Wysp Jońskich po Rodos i Kretę. Zawiera informacje o ponad 450 portach. Firma Fontański, zajmująca się dystrybucją map, publikacji nautycznych, pirotechniki, środków ratunkowych i wyposażenia nawigacyjnego, oferuje przewodnik za 199 zł brutto z przesyłką na terenie Polski. Źródło: www.fontanski.pl.



Delphia 24 na sprzedaż

Ogłoszenie. Armator sprzedaje jacht regatowy klasy Delphia 24 One Design wraz z przyczepą podłodziową. Łódka w trymie regatowym. Elektronika Tacktick T075. Stan jachtu bardzo dobry. Rok produkcji: 2011. Klasa Delphia 24 już ponad 10 lat jest obecna na polskich akwenach. W tym czasie flota rozegrała 88 regat. W ubiegłorocznym pucharowym rankingu sklasyfikowano 20 sterników. Jacht można zobaczyć nad Jeziorem Kierskim w Poznaniu – to jeden z najsilniejszych ośrodków klasy Delphia 24 w kraju. Kontakt z armatorem: 504 11 21 04.

torqeedo
STARNBERG.GERMANY

SILNIKI ELEKTRYCZNE
www.profishing.com.pl
tel. kom. 601 279 805

reklama

Bezprzewodowy radar Quantum

Raymarine przedstawia nowy model radaru. Bezprzewodowo łączy się ze wskaźnikami wielofunkcyjnymi z interfejsem LightHouse II, zapewnia doskonałe obrazowanie celów na krótkich i dalekich dystansach i ma wbudowane Wi-Fi. Poza tym jest oszczędny w poborze energii i ma uproszczone okablowanie. Maksymalny zakres działania to 24 mile, minimalny – sześć metrów. Dzięki technologii kompresji impulsów CHIRP, niewielkie i słabe obiekty są łatwo identyfikowane nawet przy silnych odbiciach echa. Źródło: www.eljacht.pl.

Seaguard bez toksycznych biocydów

Sea-Line wprowadza w marcu na rynek samopolerującą farbę Seaguard Fouling Stop (granatową i białą), która zapobiega porastaniu. W przeciwieństwie do tradycyjnych farb antyporostowych Seaguard nie zawiera substancji aktywnych, czyli toksycznych biocydów (produkt zaprojektowano z myślą o krajach, w których farby z biocydami są zabronione lub wycofywane). Farba jest bardziej przyjazna środowisku, co ma znaczenie szczególnie na akwenach zamkniętych. Producent wykorzystał nowoczesne rozwiązania – na powierzchni tworzy się powłoka utrudniająca utrzymywanie się i rozwój porostów. Farba może być używana na wody słodkie, mieszane i słone. Najlepiej sprawdza się na jednostkach poruszających się z prędkością nie większą niż 30 węzłów i będących w częstej eksploatacji. Można stosować na laminat, drewno, stal i aluminium. Opakowania: 0,75 l i 2,5 l. Wydajność: 10 m kw. z litra. Można bezpiecznie aplikować natryskiem powietrznym. Źródło: www.jachtowe.com.pl.

Nie tylko dla regatowców

Tacking Master to urządzenie do nawigacji współpracujące z dowolnym kompasem. Ułatwia zrozumienie zmian wiatru podczas regat oraz zwykłej żeglugi. Urządzenie nie wymaga zasilania i jest wodoodporne. Tacking Master to wsparcie dla każdego, kto żegluje taktycznie z kompasem – zarówno na małych jachtach, jak i na większych jednostkach. Źródło: www.smart.gda.pl.

Radiotelefon iCOM M25

Ręczny radiotelefon VHF iCOM M25. Jest smukły, lekki, ma wodoszczelną obudowę (wytrzyma 30 minut na głębokości metra – standard IPX7) i na dodatek unosi się na powierzchni wody. Ładowanie także przez port USB (Micro-B). Bateria zapewnia pracę nawet przez 11 godzin. Gdy radiotelefon wpadnie do wody, uruchomi się dioda, która ułatwi znalezienie urządzenia (działa także wtedy, gdy radio jest wyłączone). Zestaw zawiera ładowarkę, klips do paska, pasek na rękę, wbudowaną baterię i antenę. Źródło: www.sailstore.pl.

FONTAŃSKI MARINE SUPPLY

ADMIRALTY CHART AGENT DIGITAL DISTRIBUTOR

Imray

Nowy dystrybutor map i publikacji Admiralicji Brytyjskiej oraz Imray

- Mapy i publikacje nautyczne różnych wydawnictw
- Wyposażenie pokładowe i nawigacyjne
- Środki ratunkowe
- Pirotechnika morska

FONTAŃSKI
Rotterdamska 3
81-337 Gdynia
gdynia@mapymorskie.pl
58 765 06 06

PyroPol · the compass specialist · C-MAP by JEPPESEN · LALIZAS Simply life saving · NAVIONICS · DELIUS KLASING

reklama

Zanim kupisz antifouling

Nie każda farba do zabezpieczania dna jachtu przed porastaniem to antifouling. Na rynku dostępne są produkty o podobnie brzmiących nazwach i tym samym przeznaczeniu. Czym zatem mogą się różnić? Otóż farby bez słowa antifouling na opakowaniu nie zawierają substancji biobójczych, czyli trujących dla organizmów, które mają zwalczać. Ma to swoje zalety – produkty te są mniej toksyczne dla środowiska i człowieka, a także wady – są niestety mniej skuteczne w zwalczaniu porastania.

Szare pola z lewej to podkład epoksydowy...

...po siedmiu miesiącach w wodzie już go nie widać.

Czym zatem są owe substancje czynne, które czynią z farby antifouling? To przede wszystkim te same środki, których rolnicy używają do zwalczania chwastów, a także związki metali ciężkich, głównie miedzi i cynku (tu dominuje tlenek miedzi). Z powodu toksycznego działania tych substancji na środowisko, w tym na środowisko wodne, od kilku lat w Unii Europejskiej trwają prace nad uregulowaniem i ujednoliceniem rynku biocydów. Oczywiście ścierają się przy tym różne grupy interesów: producenci, ekolodzy i rolnicy, przez co wypracowanie kompromisu jest trudne. W efekcie tych prac parlament UE uchwalił Biocidal Products Directive. Dyrektywa dotyczy także farb przeciwporostowych, obecnie jest ona wdrażana w krajach członkowskich, także w Polsce.

Jakie to wszystko ma znaczenie dla armatorów? Po pierwsze, na mocy wspomnianej dyrektywy powstała lista substancji aktywnych, które mogą być używane do produkcji farb przeciwporostowych, oraz lista zaaprobowanych producentów. Słowem, wytwórcy farb mogą wybierać biocydy tylko z tej listy i kupować je tylko od wskazanych dostawców. Nie liczcie zatem na cudowny komponent będący słodką tajemnicą jednej marki. Paleta biocydów jest dość ograniczona, co oczywiście nie oznacza, że wszystkie antifoulingi są jednakowe.

Po drugie, bariery biurokratyczne i finansowe są na tyle wysokie, że tylko największe firmy mogą sobie pozwolić na sfinansowanie badań i przygotowanie niezbędnych dokumentacji. Powoduje to koncentrację produkcji farb przeciwporostowych w rękach kilku największych graczy. Drobniejsi często są zmuszani do zaprzestania własnej produkcji i kupowania gotowych farb, a następnie sprzedawania ich pod własną marką.

Po trzecie, obrót substancjami biobójczymi jest reglamentowany. Oznacza to że każda firma wprowadzająca do obrotu farbę przeciwporostową, czy to produkując ją, czy importując, musi uzyskać pozwolenie na obrót tym produktem. Dokument wydaje Urząd Rejestracji Produktów Leczniczych, Wyrobów Medycznych i Produktów Biobójczych. Pozwolenie to jest istotne dla użytkownika, gdyż pośrednio potwierdza skuteczność działania farb. Zanim pozwolenie zostanie wydane, wnioskodawca musi przedstawić urzędnikom wyniki badań skuteczności. Kupując farbę dopuszczoną do obrotu, mamy pewność, że jej efektywność została oceniona przez niezależną instytucję. Zarejestrowane produkty można sprawdzać na stronie urzędu: bip.urpl.gov.pl/produkty-biobojcze (wykaz produktów biobójczych cz. I).

Zdjęcia zamieszczone obok przedstawiają panel z testu statycznego, w którym sprawdzano skuteczność farb Seajet 032 Professional, Seajet 035 Hard Racing oraz Seajet 037 Coastal. Na zdjęciu z lewej widzimy nowy panel przed zanurzeniem. Szare pola to miejsca pokryte tylko podkładem epoksydowym, kolejne – badanymi farbami w różnych wybarwieniach. Panele ustawiono w pionowych rzędach, ponieważ na porastanie wpływ ma także głębokość. Na prawym zdjęciu sfotografowano ten sam panel po siedmiu miesiącach w wodzie (został wyciągnięty i opłukany ze szlamu). Na polach nie pokrytych farbą przeciwporostową bujnie rozkwitło życie: można tam znaleźć liczne omułki, zielenice i brunatnice (glony), a nawet gąbki. Dodam, że panel nie pochodzi z ciepłych karaibskich wód, ale z naszego szczecińskiego jeziora Dąbie.

Reasumując, przyglądajcie się uważnie wybranym przez was produktom, sprawdzajcie, czy farba została dopuszczona do obrotu, porównujcie ceny podobnych farb, sprawdzajcie też, jakie substancje czynne zawiera wasza farba i w jakiej ilości. Dopiero wtedy będziecie pewni, że wybraliście farbę skuteczną, o najlepszym stosunku jakości do ceny.

Paweł Ryżewski

Farba Seajet Antifouling 031 Samurai.

NAUTICA

Tak rozkwitał przemysł jachtowy

Tu powstają farby Sea-Line. Hale i biura firmy Troton w mieście Gościno (powiat kołobrzeski).

Przed czterdziestu laty Jan Wołejszo zapragnął stworzyć własny biznes i produkować artystyczne odlewy. Potrzebował 50 kg żywicy. Ale czasy były takie, że gdy zamawiałeś 10 ton surowca, państwowa centrala zaopatrzenia dostarczała 100 kg. Przyszły przedsiębiorca, znając realia PRL, zamówił więc tonę. I o dziwo tyle dostał! Co tu teraz zrobić z taką ilością żywicy? Ktoś zaproponował: dosypcie talku i będzie szpachla. – Szpachlówka się zepsuła po dwóch dniach. Zostaliśmy z tą żywicą, talkiem, rachunkami oraz z kubłem i kijem do mieszania – wspomina Jan Wołejszo, ówczesny pionier kapitalizmu, dziś producent farb oraz chemii jachtowej, prezes firmy Troton i właściciel marki Sea-Line. Historia tego przedsiębiorstwa to przykład sukcesu i zarazem obraz tego, jak się rodził i rozwijał polski przemysł jachtowy.

Końcówka lat 70. to kij i wiadro. Natomiast rok 2016 to nowoczesne linie produkcyjne i laboratorium badawcze. Przez niespełna cztery dekady wynajęte pomieszczenie w remizie strażackiej w Siemyślu zamieniono na okazałe zakłady w mieście Gościno i wiosce Ząbrowo o łącznej powierzchni 9 tys. m kw. (Ząbrowo leży 13 km na południe od Kołobrzegu, a Gościno – 4 km na południe od Ząbrowa). Na początku trzech szaleńców nieporadnie próbowało sił w biznesie w realiach Polski Ludowej, teraz przedsiębiorstwo zatrudnia 170 osób i zdobywa zagraniczne rynki. Ale historia firmy znanej wszystkim polskim żeglarzom to nie amerykański sen, lecz ciężka praca, nieustanna nauka i trudna walka o miejsce na rynku.

Do końca lat 90. firma koncentrowała się na szpachlówkach samochodowych. Później zainwestowano w nowe maszyny i ruszyła produkcja pierwszych podkładów i lakierów. Kolejne lata to rozwój eksportu w branży lakierniczej. Równocześnie poszukiwano pomysłów na dywersyfikację działalności. Kusiła branża budowlana, dekoracyjna, ale zadecydowały zainteresowania właściciela. Jan Wołejszo to nurek i żeglarz. Podczas urlopów zdumiony patrzył na wysokie ceny szpachli i farb jachtowych w europejskich marinach. Marże wydawały się kuszące. Etykiety zachwycały. Był wtedy przekonany, że to, co znajduje się w puszkach, to ta sama chemia, którą oferuje w branży lakierniczej. Okazało się jednak, że szpachle poliestrowe używane w lakiernictwie samochodowym nie nadają się do zastosowań szkutniczych. Dlaczego? Zawierają talki, które chłoną wodę. Trzeba było opracować zupełnie nowe receptury i skorzystać z nowych droższych surowców.

Liczy się człowiek, środowisko i jakość.

Za badania i receptury odpowiada laboratorium.

Na początku XXI wieku, w ówczesnym niewielkim laboratorium, rozpoczęto prace nad produktami dla przemysłu jachtowego. Posuwały się powoli. W natłoku bieżących obowiązków przesuwano je na boczny tor. W końcu, niemal po ośmiu latach, zapada decyzja – zatrudniamy pracownika, który wdroży projekt i zajmie się sprzedażą Sea-Line. No i się pojawiła. Ona! Joanna Janiak nie miała pojęcia ani o chemii lakierniczej, ani o szkutnictwie, ani o żeglarstwie. Niewielu wierzyło, że coś zdziała. Buty na obcasie zamieniła na obuwie robocze i rozpoczęła wycieczki do stoczni i portów. Pomysły na rozwój nowej marki nie rodziły się przed komputerem, ale w pyle szlifowanych kadłubów, w smrodzie styrenu i oparach farb antyporostowych. – Chciałam zrozumieć ludzi, którzy najczęściej używali tych produktów. Do nich trafiały pierwsze próby laboratoryjne i to oni oceniali ich parametry. Czasem cierpiała na tym moja wątroba, bo po godzinach fizycznej pracy trzeba było iść ze szkutnikami na piwo. Słyszałam też, że baba to się może znać na lakierach do paznokci, a nie na farbach. Zrozumiałam, że muszę być lepsza od mężczyzn z branży, by mnie i markę traktowano poważnie – wspomina Joanna Janiak.

Pierwsze polskie szpachlówki epoksydowe Sea-Line do zastosowań szkutniczych pojawiły się w 2008 roku. Były tańsze od zagranicznych, ale nikt ich nie znał. A kto chciałby testować nowy produkt na swoim jachcie? Ludzie pytali: „Czy to się będzie trzymać? Czy nie będzie pękać? A gdzie pani mieszasz te szpachle, w garażu?”. Kilka lat później, podczas pierwszego szkolenia dla dystrybutorów, ten „garaż” zrobił na wszystkich wielkie wrażenie.

Pierwszą osobą, która się odważyła wziąć nowe szpachlówki była Janina Strzedzińska, właścicielka jednego z najstarszych sklepów z chemią szkutniczą (warszawski Jasskor). Pocztą pantoflową rozeszła się wieść, że Sea-Line nie odbiega jakością i parametrami od zachodnich produktów.

FOT. SEA-LINE (3)

Później dołączyli kolejni: gdyński Clipper, szczecińska Aura, poznańskie sklepy Kada i Hobby, olsztyńska Raksa, augustowski Boatshop, szczeciński CMS Farby Jachtowe, Bakista, Szopeneria, Adventure z Inwrocławia, Zefir z Torunia, Hobby z Wrocławia, giżycki Żeglarz, krakowski Hals... – Kiedy Joanna przyjechała do nas z tymi szpachlami, wyglądała jak dziewczynka z zapałkami. Wzięliśmy je od niej trochę z ciekawości, a trochę z litości – opowiadał Tomek Tamborek ze sklepu Clipper.

Szybko się okazało się, że szpachlówki to za mało. Laboratorium powiększyło załogę, by opracować podkłady epoksydowe, farby nawierzchniowe i kolejne produkty. Nieoceniona była współpraca z legendami branży chemicznej – Krystyną Rzepczyńską, autorką kilkunastu opatentowanych receptur, czy Jerzym Miśkówem, charyzmatycznym technologiem, który całe życie poświęcił na zgłębianie sekretów kompozytów. Bezcenne były także życzliwe uwagi krytyczne i rady klientów, Janiny Strzedzińskiej czy Pawła Ryżewskiego z CMS. – Dzisiejsza pozycja Sea-Line w innych krajach to w dużej mierze zasługa polskich sklepów żeglarskich, które uwierzyły w krajowy produkt i pomogły nam się rozwinąć – mówi Joanna Janiak. Obecnie Sea-Line to kompletny system szpachli, farb, kosmetyków i akcesoriów do budowy i naprawy łodzi z laminatu, stali i drewna. W linii produktów są nawet pędzle i wałki.

Marka zadomowiła się w większości krajów Europy. Jest obecna w Rosji i ma na koncie pierwsze wysyłki w tak egzotyczne miejsca, jak Wietnam, Tajlandia, Malediwy czy Australia. W planach jest przeprowadzka z dotychczasowych ciasnych pomieszczeń szkoleniowych do nowoczesnego centrum. A także zdobywanie nowych rynków – w Stanach Zjednoczonych i Australii.

Tuż po debiucie Sea-Line okazało się, że rynek chemii szkutniczej nie jest wielki, a konkurencja bardzo silna. – Gdybyśmy wiedzieli o tym 15 lat temu, pewnie nie mielibyśmy odwagi rozpocząć pracy w tym sektorze – dodaje Joanna Janiak. Jednak początkowy brak znajomości branży okazał się atutem. Pozwolił na otwarte świeże spojrzenie. Choć farby różnych marek były dostępne na rynku, informacje o tym, jak malować, były trudne do znalezienia. Dlatego strategię sprzedaży w Polsce oparto na dołączaniu do produktów autorskich materiałów informacyjnych oraz na organizacji szkoleń dla dystrybutorów. Naśladownictwo to najwyższa forma pochwały – dziś marketingowe pomysły Sea-Line są powielane przez inne firmy.

Prawie wszystko o przygotowaniu powierzchni, malowaniu, laminowaniu, szpachlowaniu, polerowaniu i walce z osmozą, filmy instruktażowe, a także kalkulator, który podpowie, ile farby potrzebujemy – znajdziecie na stronie: **www.jachtowe.com.pl**.

Bezpieczny czarter z gwarancją

Firma Yacht-Pool wprowadziła na polski rynek ubezpieczenie chroniące żeglarzy przed ewentualną niewypłacalnością firm czarterowych i agencji pośredniczących. Czy nowa usługa może mieć wpływ na wzrost cen jachtów, które wypożyczamy w Chorwacji i innych krajach? Otóż nie, za święty spokój uczestników rejsu płacą pośrednicy.

O projekcie „Gwarancja zwrotu płatności za czarter" pisaliśmy obszernie w świątecznym wydaniu „Wiatru". Jeśli wybierzemy agencję oferującą czarter z gwarancją, w wypadku kłopotów finansowych i niewypłacalności amatora lub pośrednika otrzymamy zwrot pieniędzy. Certyfikat potwierdzający gwarancję załoga odbiera wraz z umową czarterową. – Nasza agencja przystąpiła do projektu firmy Yacht-Pool, ale klienci nie są z tego powodu obciążani żadnymi kosztami, zyskują jedynie dodatkową gwarancję finansowego bezpieczeństwa – mówi Piotr Sobolewski z agencji Punt.

Przed jakimi sytuacjami chroni klientów gwarancja Yacht-Pool? Pośrednik czarterowy może popaść w kłopoty finansowe, zanim przekaże naszą wpłatę armatorowi. Załoga zostaje wtedy bez pieniędzy i bez jachtu. Także spółka zarządzająca flotą może ogłosić niewypłacalność. Na przykład krótko po tym, gdy zaksięguje naszą wpłatę na swoim koncie. Również w takim wypadku rejs raczej nie dojdzie do skutku. Firma Yacht-Pool zauważyła, że załogi ponoszą podwójne ryzyko, bo muszą zaufać jednocześnie dwóm niezależnym firmom. Dlatego właśnie wprowadzono Yacht-Pool Financial Security System, w Niemczech i w Austrii istniejący od ponad 20 lat, który pomógł już wielu klientom (Yacht-Pool uchronił przed stratami ponad tysiąc klientów nakładem około miliona euro).

Gwarancję można otrzymać jedynie wtedy, gdy zarówno armator, jak i pośrednik należą do systemu. Wcześniej przedstawiciele Yacht-Pool przeprowadzają audyty, a później firmy raz w roku przedstawiają swoje dokumenty finansowe potwierdzające dobrą sytuację biznesową. Do Yacht-Pool Financial Security System dołączyły już takie agencje czarterowe, jak Blue-Sails, Kubryk, Punt i Velmundi. Wkrótce lista będzie poszerzona o kolejnych partnerów.

YACHT-POOL® ubezpieczenia nautyczne

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

Polska · Niemcy · Austria · Szwajcaria · Dania · Hiszpania · Francja · Szwecja · Chorwacja · Słowacja · Czechy · Finlandia · Turcja · Grecja

Ubezpieczamy
żeglarzy
od 1976r.

ubezpieczenie
jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie
czarteru

OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf
www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888

Ile kosztuje telewizja na jachcie?

Marina Pogoń. Antena satelitarna Glomex...

...zamontowana na nowym jachcie „Horacy".

Na łodziach żaglowych i motorowych coraz częściej montujemy systemy do odbioru sygnału telewizyjnego – z nadajników naziemnych lub z satelity. Co zrobić, by w zaciszu mariny, a nawet na środku Bałtyku, oglądać ulubiony serial lub mecze polskich piłkarzy na tegorocznych mistrzostwach Europy we Francji?

Po pierwsze – dobry telewizor. Oczywiście szukamy odbiornika z płaskim ekranem do przywieszenia na ścianie oddzielającej salon od kabiny dziobowej lub w innym upatrzonym przez armatora miejscu. Na rynku dostępne są telewizory jachtowe z podwyższoną odpornością na wilgoć, z zasilaniem 12 V, z czytnikiem płyt DVD i gniazdem USB (do odtwarzania filmów i zdjęć). – Należy pamiętać, by odbiornik miał odpowiedni nowy system kodowania, czyli taki, jaki jest wykorzystywany w Polsce – podpowiada Marcin Imianowski ze szczecińskiej firmy Skaut zajmującej się między innymi sprzedażą anten jachtowych i montażem pokładowych systemów TV. – Niektóre zagraniczne odbiorniki, na przykład przeznaczone na rynek niemiecki, mogą u nas nie zdać egzaminu, gdyż działają na starszym systemie. Wielu armatorów decyduje się na zakup zwykłych domowych telewizorów. Są tańsze, często mają większe ekrany, ale trzeba dokupić dobrej jakości inwerter sinusoidalny, który zamieni 12/24-woltowe zasilanie z instalacji jachtowej w zasilanie 230 V.

Po drugie – antena. Jeśli chcemy odbierać sygnał cyfrowej telewizji naziemnej DVB-T, na przykład na Mazurach, w Zatoce Gdańskiej czy na Zalewie Szczecińskim oraz w pasie przybrzeżnym około 20 mil morskich od brzegu, musimy zamontować dość prostą i niewielką antenę wyglądającą jak miniaturka kosmicznego talerza UFO – na przykład antenę telewizji cyfrowej i analogowej Talitha marki Glomex, o średnicy 250 mm i wzmocnieniu 26 dB (cena: 595 zł w promocji w sklepie www.sailstore.pl). Można ją zamontować na maszcie lub płaskiej powierzchni. Musimy pamiętać, że dzięki takiej antenie odbieramy sygnał z nadajników naziemnych. Zatem na Bornholmie i w Kopenhadze będziemy oglądać wiadomości po duńsku, w Oslo po norwesku, na Gotlandii po szwedzku, a na wyspie Rugia po niemiecku. Za system zawierający telewizor, inwerter, antenę, kable i montaż zapłacimy około 3 tys. zł.

Po trzecie – antena satelitarna i dekoder. Jeśli natomiast zapragniemy na naszym jachcie oglądać telewizję z dala od brzegu, musimy zamontować znacznie droższą i większą antenę satelitarną oraz dekoder. Najtańsze anteny tego typu kosztują około 10 tys. zł, najdroższe – ponad 40 tys. zł. – Pod kulistą pokrywą kryje się talerz antenowy z konwerterem wycelowany w satelitę i poruszający się na precyzyjnym urządzeniu żyroskopowym – mówi Marcin Imianowski. – Gdy jacht zatacza ciasne koła, na przykład podczas testów lub portowych manewrów, antena obraca się niczym działko strzelnicze na statku z „Gwiezdnych wojen" i cały czas celuje w jeden punkt na niebie. Gdy zdejmiemy pokrywę anteny to naprawdę niezwykły widok.

Im większy talerz anteny, tym większy zasięg. Możemy wtedy odbierać sygnał nawet, gdy żeglujemy na granicy zasięgu danego satelity. Kluczowe znaczenie dla jakości odbioru ma nachylenie konwertera pod odpowiednim kątem. Kiedy zmienimy akwen żeglugi, kąt należy zmienić. W tańszych modelach anten możemy to zrobić ręcznie, a w droższych – automatycznie.

Zwykły dekoder pozwoli nam odbierać bezpłatne kanały, ale jeśli zechcemy oglądać filmy na HBO lub w Canal+, konieczny będzie dekoder telewizji cyfrowej z kartą abonamentową. Dopiero wówczas będziemy oglądać taką telewizję jak w domu.

– Dziś na jachtach armatorskich telewizja jest właściwie standardem. Ale coraz częściej także na jednostkach czarterowych montowany jest system TV – mówi Marcin Imianowski. – Na przykład na jachcie „Copa Verde" z naszej floty czarterowej zamontowano spory telewizor w mesie. Odbiornik z płaskim ekranem ma czytnik płyt DVD, więc wieczorami dzieci mogą oglądać ulubione bajki. Czytnik DVD może być także wbudowany w radio znajdujące się przy stanowisku nawigatora. Wówczas film pojawi się nie tylko na ekranie telewizora, ale także na wyświetlaczu plotera w kokpicie. Ale to już rozwiązanie dla prawdziwych kinomanów.

Anteny i akcesoria do jachtowych systemów TV znajdziecie w sklepie **www.sailstore.pl.**

Telewizor na jachcie Beneteau Sense 50 s/y „Rock'n'Roll". Instalację wykonała szczecińska firma Skaut.

FOT. SKAUT (3)

SailStore.pl

victron energy
BLUE POWER

MAX POWER

Battery Monitor w Twojej kieszeni

Najnowsza generacja ładowarek Blue Smart Charger z wbudowanym modułem Bluetooth®

Darmowa aplikacja do pobrania z *App Store* i *Google play*

Manewry łatwe, bezpieczne i skuteczne

Łatwy w montażu, opuszczany ster strumieniowy Compact Retract idealny dla jachtów od 35’ do 50’. Dostępny w wersji 12V i 24V.

W naszej ofercie znajdziecie pełen asortyment MaxPower – dla każdej wielkości i wyporności jachtu.

Raymarine Cable Port Lowrance Furuno Simrad B&G iCom WeatherDock Bluefin LED C-Map Navionics Echopilot C-Pod Fusion Glomex MarinePod SeaView Philippi
Helukabel Ratio Electric Victron Energy Hella Marine SunWare Rutland SilentWind Watt&Sea Prebit Foresti&Suardi Lofrans’ Dometic Max Power Waeco Pro-Car Webasto

SKAUT

Dystrybucja w Polsce: **Skaut Sp. z o.o.**, ul. Przestrzenna 3, 70-800 Szczecin
tel. +48 91 461 35 31; www.SailStore.pl; info@skaut.com.pl

Program Boat Investment polega na zakupie katamarana i przekazaniu go operatorowi, który zarządza jednostką.

Kupujemy katamaran, by zarabiać

Nieraz słyszeliśmy powiedzenie: „kto ma statki, ten ma wydatki". Dlatego, gdy ktoś przekonuje, że zakup jachtu może być dobrą inwestycją, zwykle podchodzimy do tego z rezerwą. Czy słusznie? Co zrobić, by armator luksusowego jachtu czerpał zyski z bogatego rynku turystycznego?

W listopadowym wydaniu „Wiatru" pisaliśmy o programie Ownership polegającym na zakupie dobrze wyposażonego jachtu i odpłatnym przekazaniu go firmie czarterowej. Dziś przedstawiamy inny model biznesowy, czyli program Boat Investment. Polega on na zakupie katamarana i przekazaniu go operatorowi, który układa grafik rejsów na kilka lat i w pełni przejmuje zarządzanie jednostką. Operator ma kilka baz w paru miejscach na świecie i dba o to, by jacht zawsze znajdował się tam, gdzie jest na niego największy popyt w danym okresie. Takie podejście pozwala generować większe zyski, gdyż – w przeciwieństwie do tradycyjnych metod zarządzania flotą – jachty poza sezonem nie stoją bezczynnie w wodzie. To zasada zapożyczona od linii lotniczych i przewoźników drogowych – „musisz być w obiegu, aby generować zyski".

Oto główne założenia programu firmy Luxury Sails, polskiego przedstawiciela stoczni Robertson and Caine z RPA wytwarzającej popularne luksusowe katamarany Leopard (żaglowe i motorowe). Bierzemy jacht w leasing. W cenie mamy całkowite wyposażenie ratownicze, hotelowe, nawigacyjne, elektroniczne, a także niezbędne pozwolenia i przeglądy rejestracyjne. Słowem, kupujemy jednostkę gotową do pracy. Katamaran opuszcza Kapsztad i płynie do Europy, gdzie jest doposażany, otrzymuje kartę bezpieczeństwa i rozpoczyna rejsy komercyjne. Od maja do października łódź spędza 24 tygodnie na Adriatyku. Następnie wyrusza w czteroetapowy rejs na Wyspy Kanaryjskie. W listopadzie startuje w atlantyckich regatach ARC. W pierwszej połowie grudnia dociera do wyspy St. Lucia. Na Karaibach bierze udział w kilku imprezach i pływa zarobkowo aż do połowy marca, by w pięciu kolejnych etapach wrócić przez Azory do Europy i na Adriatyk. Ten szlak łódź pokonuje co roku przez pięć, sześć kolejnych lat. Jest bardzo dobrze ubezpieczona (do wartości fakturowej) od wszelkich możliwych wypadków i awarii (łącznie z ewentualnymi utraconymi korzyściami). Na pokładzie pracuje zawodowy skipper, czarterami i rejsami zarządza operator. Inwestor nie musi się martwić o przeglądy, sprzedaż miejsc, serwisy, atesty i opłaty. Po pięciu latach może zaś wystawić jednostkę na sprzedaż, podpisać cesję na kolejnego właściciela lub pozostawić ją sobie. Leopardy mniej niż inne jednostki tracą na wartości i są rozchwytywane na wtórym rynku. Na giełdach jachtowych trudno znaleźć używaną jednostkę, a wartość jachtu na koniec programu to podstawa przedsięwzięcia inwestycyjnego.

Brzmi to pięknie, ale warto zapytać, na jakiej podstawie operator programu zakłada, że oferta zainteresuje klientów, a biznesowy plan wypali. Oto niektóre argumenty. Po pierwsze, cały program (poza wpłatą początkową) finansujemy z pieniędzy pozyskanych od przyszłych czarterobiorców (rejsy są opłacane z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem). Po drugie, jachting to biznes rozwijający się szybciej od pozostałych gałęzi turystyki. Nie jest podatny na kursy walut, złota czy niepokoje polityczno-gospodarcze. Po trzecie, uczestnictwo w rejsach nie wymaga specjalistycznej wiedzy i umiejętności, poza tym żeglarstwo na luksusowych katamaranach dostępne jest dla osób w każdym wieku i o różnym statucie materialnym. Na całym świecie co roku przybywa żeglarzy, którzy poszukują coraz wygodniejszych i nowszych jednostek, a wydatek 10 tys. euro za czarter nie stanowi dla nich problemu. Szukają sposobów na aktywne spędzanie wolnego czasu i wybierają ciepłe oraz bezpieczne rejony. Na katamaranie mogą dodatkowo łączyć pasję żeglowania z nurkowaniem, wędkarstwem i kitesurfingiem….

A dlaczego warto zainwestować właśnie w katamaran? Otóż rocznie produkuje się zaledwie kilkaset takich łodzi (jednokadłubowców powstaje około 10 tys.). Według wszystkich dostępnych analiz, nie ma możliwości, by w kolejnych kilkunastu latach producenci zalali rynek katamaranami i zwiększyli podaż. W Chorwacji katamarany stanowią jedynie 5 proc. wszystkich jednostek i cieszą się największym wzięciem wśród klientów. Dlatego w czarterach katamaranów nie stosuje się takich zniżek, jak w wypadku jachtów jednokadłubowych. Poza tym oferują przestrzeń, spokojniejszą żeglugę na falach, a w wypadku Leopardów bardzo bogate wyposażenie.

– Niewiele jest na rynku produktów finansowych pozwalających łączyć pasję z zarobkowaniem i finansować inwestycję z funduszy zewnętrznych – mówi Konrad Tarasiewicz z firmy Luxury Sails. – Przez kilkanaście lat poznaliśmy mocne i słabe strony podobnych produktów, więc potrafimy wyeliminować często popełniane błędy. Powodzenie projektu zależy od wielu czynników, ale przede wszystkim od optymalnie dobranej jednostki i od doświadczenia operatora, który ułoży plan programu i będzie sprawnie zarządzać jachtem.

Więcej informacji na stronie www.luxury-sails.pl, zakładka: BOAT INVESTMENT

SYMULACJA PROGRAMU BOAT INVESTMENT

Jacht: bogato wyposażony Leopard 48. Podpisujemy umowę leasingową i wpłacamy 20 proc. wartości jachtu (opłata inicjalna). Zawieramy umowę z operatorem jednostki na 5 lub 6 lat. Określa ona moment odbioru jachtu i zawiera program pozwalający pozyskać pierwsze pieniądze z najmu, zanim nastanie termin spłaty pierwszej raty leasingowej lub opłaty za marinę. Suma rocznych rat leasingowych to około 40 proc. przychodów. Stopa zwrotu wynosi 20 proc. Wykup jachtu pokrywa armator z części otrzymanych opłat lub nowy właściciel z własnych środków. Program ma wsparcie Mazowieckiego Funduszu Gwarancyjnego. Więcej szczegółów na stronie **www.luxury-sails.pl**.

Leopard 48. Salon imponuje rozmiarami, stylistyką i jakością wykonania.

FOT. LEOPARD (2)

Idea Leasing®

FINANSOWANIE JACHTÓW ŻAGLOWYCH I MOTOROWYCH

OKRES FINANSOWANIA DO 6 LAT

UDZIAŁ WŁASNY OD 17%

LEASING I POŻYCZKA
DLA PRZEDSIĘBIORCZYCH

KORZYŚCI DLA TWOJEJ FIRMY

- szybki dostęp do finansowania
- możliwość odliczenia 100% podatku VAT
- możliwość wliczenia opłat związanych z finansowaniem jachtu w koszty firmy

Wizytówka jeziora Dąbie

Nowe nabrzeża i pomosty Mariny Lubczyna.

Zmodernizowana Marina Lubczyna, należąca do Ośrodka Sportu i Rekreacji w Goleniowie, to perełka wśród portów Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. W ubiegłym roku przystań odwiedziły 652 jednostki (542 zatrzymały się co najmniej na dobę). Przeważali polscy żeglarze, ale pojawiły się też załogi z Niemiec, Dani i Szwecji. Dlaczego warto odwiedzić północno-wschodni kraniec jeziora Dąbie?

Lubczyna to jedyna nad jeziorem Dąbie Duże przystań, do której mogą zawijać jachty balastowe. Nowy bezpieczny tor podejściowy, nowe keje i pływające pomosty, ładna plaża z zadbanym placem zabaw dla dzieci i zjeżdżalnią wodną, wakacyjny klimat, sympatyczna atmosfera, sąsiedztwo

Zbudowano też nowy bosmanat.

sklepu i lubianej smażalni ryb znajdującej się tuż za zabudowaniami przystani – to wszystko sprawia, że chętnie zawijają tu nie tylko lokalni żeglarze, ale także przyjezdni rozpoczynający w Szczecinie bałtyckie wyprawy i zmierzający na północ Zachodniopomorskim Szlakiem Żeglarskim. Lubczyna to także najciekawszy cel krótkich jednodniowych lub weekendowych rejsów. A także doskonała baza dla jachtów armatorskich i czarterowych. Już około 90 rezydentów wybrało Lubczynę na swój macierzysty port. Flota Ośrodka Sportu i Rekreacji w Goleniowie liczy sześć jachtów, które w ubiegłym roku gościły na pokładzie 400 żeglarzy. Flagową jednostką jest s/y „Goleniów" (Delphia 37), która w ubiegłym sezonie odbyła siedem pełnomorskich rejsów, zostawiając za rufą ponad 3200 mil.

Zmodernizowana przystań ma prawie 100 stanowisk cumowniczych z dostępem do prądu i wody. Basen południowy chroni niezwykły falochron – stara barka spoczywająca na dnie jeziora. Tuż obok, w cieniu wyspy leżącej pośrodku zatoki, znajduje się basen dla mniejszych jednostek. A na północy, w sąsiedztwie plaży – basen gościnny otoczony długim pomostem w kształcie litery L.

Już w pierwszym roku po przebudowie port otrzymał pięć Bursztynowych Kotwic – certyfikat Lokalnej Organizacji Turystycznej Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, a także Blue Flag dla kąpieliska. Lubczyna jest bazą lokalnych regat, areną koncertów szantowych i miejscem, w którym rozwija się żeglarska działalność szkoleniowa. OSiR realizuje projekt „Goleniowska szkoła pod żaglami – żagle dla gimnazjalistów" skierowany do wszystkich uczniów klas pierwszych szkół gimnazjalnych gminy Goleniów. Dzięki niemu młodzież wyrusza na jednodniowe rejsy po jeziorze Dąbie. Duże grono dzieci uczestniczy w treningach grupy regatowej klubu UKS Barnim Goleniów. W ten sposób gmina Goleniów dba o to, by żeglarstwo było ważnym elementem codzienności mieszkańców.

Marina Lubczyna

REJSY MORSKIE
CZARTERY JACHTÓW
SPŁYWY KAJAKOWE

STRZEŻONA PLAŻA
PRZYSTAŃ NA 100 JACHTÓW
WYPOŻYCZALNIA SPRZĘTU WODNEGO
DOMKI CAMPINGOWE, POLE NAMIOTOWE

JEZIORO DĄBIE ZALEW SZCZECIŃSKI MORZE BAŁTYCKIE

www.lubczyna.goleniow.pl tel. +48 914191612 kom. 534250305

Klejenie może być prostsze

Kleje kontaktowe marki Tensorgrip, wytwarzane przez brytyjską firmę Quin Global, mogą zrewolucjonizować pracę każdego szkutnika – zarówno tego, który buduje niewielkie łódki w przydomowej hali, jaki tego, który pracuje na stoczniowej linii produkcyjnej. Poznajcie nowe kleje dostępne na polskim rynku oraz niezwykłe sposoby ich aplikacji.

Kleje Tensorgrip przeznaczone są do wielu zadań w przemyśle stoczniowym oraz do innych produkcji wykorzystujących laminaty. Aplikowane są z butli pod ciśnieniem metodą natryskową. Zamiast tradycyjnych metod nakładania, zwykle czasochłonnych, często nieprecyzyjnych i prawie zawsze powodujących straty materiałowe, użytkownik korzysta z pistoletu natryskowego połączonego z butlą wężem o długości od czterech do ośmiu metrów. W zależności od skali produkcji możemy wybrać wielkość butli (od 22 do 110 litrów). Dostępne są także kleje w aerozolach (do mniejszych powierzchni). Połączenie materiałów następuje mniej więcej po dwóch minutach od aplikacji na jedną lub obie klejone powierzchnie. Łączone materiały starannie dociskamy (na przykład twardym wałkiem). Większość klejów tworzy na powierzchni formę sieci, dzięki temu nie są wchłaniane przez materiały niejednorodne (na przykład filce lub wełny mineralne), tworząc aktywną warstwę łączącą.

Producent proponuje kleje do technologii RTM oraz infuzji (budowa laminatów) – przytrzymują one warstwy maty przed nałożeniem rękawa lub formy. Klej reagujący z żywicą staje się jej integralną częścią – dzięki temu nie powstają zatory podczas migracji żywicy. W ofercie jest kilka rodzajów klejów do mat o różnej grubości i wielkości.

Drugą grupę tworzą kleje tapicerskie stosowane do łączenia laminatów, wykładzin podłogowych, materiałów dekoracyjnych, filców, korka, wełny mineralnej, pianki wygłuszającej, drewna i gumy. Kleje te są odporne na wilgoć, wysoką temperaturę oraz fenole wydzielane przez niektóre materiały. Ciekawą grupę tworzą kleje, które nie powodują uszkodzeń i deformacji produktów poliuretanowych (styropian i styrodur wykorzystywane w modelowaniu).

Tensorgrip to szeroka gama produktów, które mogą być aplikowane w różny sposób, oraz ponad 10 rodzajów kleju. Pomagają utrzymać czystość w pracy, gwarantują oszczędność czasu oraz precyzyjną aplikację. Klej z butli o pojemności 22 litrów pokryje powierzchnię od 200 do 400 m kw. Poza tym nie musimy mieszać składników i nie mamy odpadów. Słowem – obsługa jest prosta, a prace postępują sprawnie.

Produkty firmy Quin Global wprowadza na polski rynek poznańska firma Aravix zajmująca się głównie importem klejów przemysłowych oraz narzędzi pneumatycznych. Co ważne, klienci mogą liczyć na fachowe doradztwo techniczne oraz bezpłatne testy pozwalające sprawdzić proces i efekt klejenia.

Więcej informacji na stronie internetowej polskiego dystrybutora: **www.aravix.com**.

Produkty Tensorgrip, do wielu zadań w przemyśle stoczniowym, są dostępne w butlach pod ciśnieniem i aerozolach. Czysty i bezpieczny sposób nakładania kleju kontaktowego.

Jacht „Wassyl” na Cabo Verde

Jacht „Wassyl” wyruszył z Polski we wrześniu ubiegłego roku.

FOT. WOJTEK MALEIKA

Wyprawę współfinansuje miasto Szczecin.

Uczestnicy rejsu „Najdłuższą drogą dookoła świata – przez siedem kontynentów i cztery oceany” dotarli do Ushuaia. Drogę ze Szczecina do południowej Argentyny jacht „Wassyl” pokonał w pięć miesięcy. Na Atlantyku zawinął między innymi na Wyspy Zielonego Przylądka, które zainspirowały Wojtka Maleikę do napisania poniższego artykułu.

Załoga „Wasyla” to grupa przyjaciół, którzy postanowili się oderwać na dwa lata od codziennego życia, posmakować żeglugi po odległych morzach i odwiedzić ciekawe miejsca na wszystkich kontynentach. Nie płyną po rekordy, ale po przygody. Opłyną Horn, zawiną na Antarktydę i zacumują przy rzadko odwiedzanej Wyspie Robinsona w chilijskim archipelagu Juan Fernández. Zaplanowano odwiedziny na Wyspie Wielkanocnej i Pitcairn (niewielka wyspa wulkaniczna na Oceanie Spokojnym). Nieco większą pętlę „Wassyl” zatoczy po wodach południowej Azji. W drodze powrotnej będzie między innymi uczestniczyć w The Tall Ships Races w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie (2017 rok), skąd wyruszy do domu przez Grenlandię i Islandię. Załoga ma do pokonania ponad 45 000 mil morskich, czyli ponad dwa obwody Ziemi.

„Wassyl” to 14-metrowy stalowy kecz typu Chiquita 46 z 1983 roku. Powstał w holenderskiej stoczni. Ma centralny kokpit, dużą sterówkę oraz wyraźnie wydzielone części dziobową i rufową pod pokładem. Jacht wyposażono w odsalarkę, wydajny agregat prądotwórczy, panel słoneczny, generator wiatrowy, kuchenki elektryczną i gazową, dwie lodówki, dwie zamrażarki, piekarnik, maszynę do robienia chleba oraz nowoczesną elektronikę, telefon satelitarny z systemem do transmisji danych i dwa autopiloty. Na pokładzie są dwie tratwy ratunkowe, radiopława EPIRB oraz transporter satelitarny.

***

Wyspy Zielonego Przylądka zawsze były po drodze żeglarzom. Podczas wielkich wypraw tankowano tu wodę i uzupełniano prowiant. W kolejnych wiekach były centrum handlu niewolnikami z Afryki. W czasach parowców statki zaopatrywano tu w węgiel. A dziś są niezależną atlantycką republiką odwiedzaną przez żeglarzy zmierzających na Karaiby lub do Ameryki Południowej. Większość jachtów zawija tu od września do lutego – warunki do przeprawy przez ocean są wtedy najlepsze. Skąd pochodzi nazwa wysp? Wystarczy na mapie przesunąć palec w prawo, by trafić na ten prawdziwy Zielony Przylądek (Cap Vert), drugi najdalej na zachód wysunięty

skrawek Afryki. To właśnie stąd nazwa wyemigrowała w morze, na archipelag oddalony o 300 mil.

Także my, uczestnicy wyprawy „Wassylem" dookoła świata, zatrzymaliśmy się na Wyspach Zielonego Przylądka. Droga z Wysp Kanaryjskich do Mindelo na São Vicente zajęła nam siedem dni. Żeglowaliśmy w umiarkowanym wietrze pasatowym z kierunku północno-wschodniego o sile trzech, czasem czterech stopni Beauforta. Podchodząc do przesmyku między wyspami Santo Antão i São Vicente, należy się spodziewać znacznie silniejszego wiatru niż na zewnątrz wysp. Podczas naszego rejsu 10 węzłów rozdmuchało się do ponad 20, na szczęście wiało od rufy.

Mindelo to największe miasto na São Vicente i drugie co do wielkości na wyspach. Ma około 70 tys. mieszkańców. Jest tu jedyna marina, dlatego trudno pominąć to miejsce, przemierzając wyspy. Przystań dla 120 jachtów ma kilka długich pływających pomostów, do których cumujemy rufą

reklama

lub dziobem, korzystając z mooringów lub niekiedy z małych bojek. Podchodząc, należy uważać na jachty kotwiczące po obu stronach mariny. Warto też wcześniej się skontaktować z portem przez UKF – obsługa wskaże miejsce do cumowania i pomoże przy manewrach. Ponieważ kotwicowisko otaczające marinę zwykle jest przepełnione, dobijanie w nocy nie jest zalecane.

Przybyliśmy „Wassylem" do Mindelo, gdy stacjonowała tam flota 60 jachtów uczestniczących w atlantyckich regatach ARC. Przystań była pełna, ale udało się znaleźć miejsce i bezpiecznie zacumować. Formalności wjazdowe są dość proste. Należy wypełnić formularz i opłacić postój. Następnie kapitan zabiera paszporty i dokumenty jachtu, by udać się do służb imigracyjnych oraz policji portowej. Oba biura mieszczą się przy bramie prowadzącej do portu handlowego (15 minut spacerem wzdłuż wybrzeża). Mapkę i dodatkowe wskazówki otrzymaliśmy w biurze mariny (materiały są dostępne w języku angielskim). Na czas postoju policja portowa zatrzymuje certyfikat jednostki (odprawa u nich kosztuje 8 euro). Basen portowy dla 120 łodzi ma głębokość 4,5 metra. Łączność na UKF 72. Opłata za postój jachtu o długości 46 stóp wynosi 30 euro za dobę.

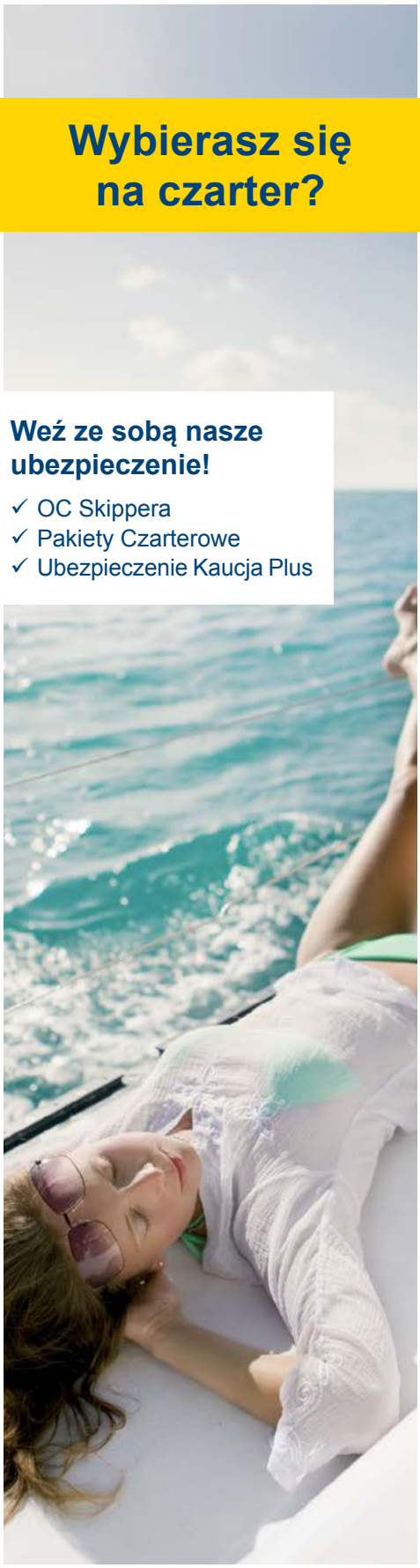
Marina jest dobrze wyposażona. Przy kei jest prąd, woda (za dodatkową opłatą 0,02 euro/litr), toalety i prysznice. Pranie można oddać do firmy mieszczącej się nieopodal centralnego placu miasta. Co ważne, przystań jest dobrze strzeżona. Wejścia na pomosty są zamknięte bramkami otwieranymi na kartę magnetyczną. Na początku głównego pirsu jest niewielki bar, a na końcu – pływająca stacja paliw. Trochę słabo działa portowy internet, ale lepszy znajdziecie w klubie „Nautico" po drugiej stronie ulicy. Zaopatrzenie można uzupełnić w pobliskich niewielkich marketach. Ceny są niestety dość wysokie, bo niemal wszystko jest importowane. Wielu artykułów nie znajdziecie na półkach, więc planując dłuższy rejs, warto zrobić zakupy na Wyspach Kanaryjskich.

Mindelo nie jest dużym miastem. Zabudowa to głównie jedno- lub dwupiętrowe domki, niektóre pomalowane są w intensywne kolory. Mieszkańcy są potomkami niewolników, którzy trafiali na wyspy do pracy. Dziś nazywani są Kabowerdeńczykami. Językiem urzędowym jest portugalski, jednak większość populacji posługuje się językiem kreolskim (krioulo to grupa języków opartych na portugalskim i lokalnych językach zachodniej Afryki). Angielski jest słabo znany, ale zawsze znajdzie się ktoś, z kim można się porozumieć.

Gdy wyszliśmy z mariny na ląd, od razu dopadła nas grupka tubylców, których żartobliwie można nazwać „my friend". Oferują czapeczki z napisem Cabo Verde, paciorki, błyskotki, wyroby z drewna lub taksówkę. Dzieciaki nie stronią od żebrania, co nie jest zbyt przyjemne. Dasz, to się nie opędzisz od nich do końca pobytu. A jeśli nie dasz, przykleją ci łatkę złego turysty... Po krótkim spacerze wzdłuż wody dotarliśmy na targ, który przypomina trochę nasze polskie targowiska za czasów komuny. Mnóstwo stoisk na blaszanych stołach. Ciuchy, pamiątki, chińska elektronika, warzywa i owoce. Przy produktach nie ma cen. Pytasz o koszty zakupu i dostajesz informację z kosmosu. Trzeba się targować, ale trochę trudno się do tego zabrać, skoro nie wiemy, od jakiej kwoty należy zacząć negocjacje.

W kamieniczkach sklepy wyglądają, jak u nas w latach 70. Niezwykły jest lokal fryzjera. Szeroko otwarty na ulicę, z wystrojem i wyposażeniem sprzed 30 lat. Szybkie nożyczki w jednej ręce, miękki pędzel w drugiej. A klimat uzupełnia grający obok lokalny gitarzysta.

Ponad kilometr od mariny znajduje się plaża. Ponoć kilka lat temu była na liście najpiękniejszych na świecie. Rzeczywiście jest wyjątkowa. Przy brzegu woda ma kolor bardzo jasnego błękitu, nieco dalej nabiera ▶



Słabe podmuchy wiatru przybliżają „Wassyla" do Cabo Verde.

Chwila relaksu na rufie jachtu.

Fot. Wojtek Maleika (2)

głębszej barwy, by w końcu przybrać intensywny granat. Piasek to rozdrobniony przez naturę pumeks – łaskocze w stopy. Dlaczego dziś ta plaża nie jest już zaliczana do najpiękniejszych? Być może przez niedaleką ruchliwą ulicę lub pobliskie zakłady wodociągowe, z których dochodzi szum pomp.

Wybraliśmy się również na dość niekonwencjonalne zwiedzanie miasta. Wsiedliśmy do pierwszego autobusu, który podjechał na przystanek, i zrobiliśmy całą trasę, wracając w to samo miejsce. Miasto się zmienia tym bardziej, im dalej jesteśmy od centrum. Staje się coraz uboższe, domy są coraz mniejsze i prostsze. Bez tynków, często niedokończone. Prawie nigdzie nie świeci się światło – izby i sklepy są w półmroku. W pamięci pozostał mi widok ojca idącego z czterema kilkuletnimi urwisami trzymającymi go za ręce. Dzieciaki rozglądają się dookoła, a tata próbuje nad nimi jakoś zapanować.

Kolejny odwiedzony przez nas port to Praia – stolica Republiki Zielonego Przylądka. Leży na wyspie Santiago, oddalonej 160 mil na południowy wschód od Mindelo. Nie ma tam mariny, jest jedynie port handlowy niedostępny dla jachtów oraz mały port rybacki, w którym nigdy nie ma wolnych miejsc. Pozostaje zatem kotwicowisko, które na szczęście jest dobrze osłonięte od wiatrów i fal, a piaszczyste dno mocno trzyma kotwicę. Najlepiej ją rzucić nieopodal wejścia do portu rybackiego, w odległości 100, 200 metrów od brzegu. Pontonem można lądować przy niewielkiej kei należącej do stacji paliw, na lewo od wejścia do portu rybackiego.

Po przypłynięciu należy dokonać odprawy wjazdowej (nawet gdy zrobiliśmy to wcześniej w Mindelo). Kapitan ponownie musi odwiedzić służby imigracyjne z paszportami załogi i dokumentami jachtu. Biuro jest w niewielkim budynku na prawo od głównej bramy prowadzącej do portu (pięć minut spacerem w prawo od stacji paliw). Policja portowa dyżuruje po drugiej stronie zatoki, najlepiej pojechać tam taksówką. Także tutaj na czas postoju urzędnicy zatrzymują certyfikat jachtowy. Odbieramy go dopiero przy odprawie wyjazdowej.

Gdy nasz ponton dobił do kei przy stacji, otoczyli nas mieszkańcy, którzy za drobną opłatą oferują pomoc. Wyrzucą śmieci, zorganizują wodę pitną, złapią taksówkę, pojadą z nami na zakupy i zorganizują wycieczkę po wyspie. Nie mają określonego cennika usług. Poza tym należy uważać, bo choć okazują pozytywne nastawienie do przybyszów, niektórzy z nich znani są także z kradzieży. Szczególną uwagę należy zwracać na ponton. Nigdy nie zostawiamy go bez dozoru, a na noc wciągamy na pokład. W grupce zauważyliśmy najmłodszego, może dwunastoletniego chłopca, o imieniu Denis. To on został naszym przewodnikiem w czasie postoju.

Bajeczne rejsy po Karaibach!

NO BAD DAYS SAILING

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

Do centrum miasta udaliśmy się taksówką. Główny skwer to duży plac z fontanną pośrodku i drzewkami oraz ławeczkami dookoła. Można tu się połączyć z publicznym internetem. Moją uwagę zwrócił kościół, z którego dobiegały radosne głosy. Trwała msza – słychać było śpiew kościelnego chóru, do którego dołączali niemal wszyscy wierni. Większość z nich to dzieci i młodzież, widok jakże odmienny od tych w typowych polskich świątyniach. Do tego mnóstwo dzieciaków gromadziło się wokół ołtarza. Naprawdę poczułem atmosferę radości i jedności.

Następnie odwiedziliśmy sklep spożywczy, gdzie kupiliśmy pudełko lodów o smaku tiramisu. Usiedliśmy na pobliskiej ławeczce. Podeszła do nas dziewczynka mająca niecałe dwa lata. Zainteresowała się białymi ludźmi, a może raczej lodami... Usiadła na kolanach Alicji, a my karmiliśmy ją słodkim zimnym lodem. W pobliżu przysiadła jej mama, ale nie ingerowała w nasze i córki poczynania, lekko się tylko uśmiechając.

Największą atrakcją była wycieczka w głąb wyspy. Wynajęliśmy bus, który jest bardziej komfortowy niż taksówka (80 euro). Przedzieraliśmy się przez góry wysokie na tysiąc metrów. Ich kształty i zieleń są imponujące. Co chwilę zatrzymywaliśmy się w punktach widokowych, aby zrobić kilka zdjęć. Pejzaże przypominają peruwiańskie Andy. Dojechaliśmy do miejscowości Baia do Tarrafal, która jest atrakcją wyspy. Zatoka i plaża z jasnym piaskiem i palmami w tle. W zatoczce można zacumować, jest dobrze osłonięta. Stoi tu dużo więcej jachtów niż w Praia. Miasto jest ciche i spokojne, domki parterowe, sporo sklepików, jest też restauracja, w której rozkoszowaliśmy się późnym obiadem.

W archipelagu warto też odwiedzić wyspę Sal, a na niej Porto da Palmeira czy urokliwe miasto Santa Maria (w obu miejscach postój na kotwicowiskach). Sal to chyba najbardziej turystyczna wyspa Cabo Verde, przede wszystkim z uwagi na połączenie lotnicze. Budują tu nową marinę w zatoce Cotton Bay. Nasza załoga niestety nie odwiedziła Sal, gdyż wyspa leżała na uboczu i zabrakło nam czasu. Szkoda, bo każda z wysp archipelagu jest inna.

Podsumujmy. Mindelo to miasto z duszą, gwarem na ulicach i barwnymi ludźmi. Praia jest inna – bardziej rozległa i spokojna. To świetne miejsce do zorganizowania wycieczki po naprawdę zielonej wyspie. Republika Zielonego Przylądka jest ciekawym i wciąż trochę dzikim krajem, co wiąże się z biedą i odmienną kulturą. Po portugalskim panowaniu pozostały głównie kolonialne budynki. Wyspy bardziej przypominają część Afryki niż oceaniczny przyczółek Europy. Sprawiają wrażenie pozostawionych samym sobie. Ich jedyną szansą na rozwój wydaje się turystyka. Cabo Verde posiada wszystkie walory, by się stać drugimi Wyspami Kanaryjskimi.

Wojtek Maleika

Wyprawa jest współfinansowana z funduszy miasta Szczecin. Patronem ekspedycji jest magazyn „Wiatr". Więcej informacji o rejsie oraz galerie zdjęć znajdziecie na stronie www.wassyl360.com oraz na Facebooku (wassyl360).

Łodzie rybaków z wyspy Santiago, największej w archipelagu. Fot. Wojtek Maleika

Wiatromierz
(i nie tylko...)
•bezprzewodowy
•własne zasilanie
•łatwa instalacja

Super Produkt
w dobrej cenie
Zobacz koniecznie!
Stoisko 20a
Targi Wiatr i Woda

smart
www.smart.gda.pl

reklama

Jachtem „Perła” dookoła świata

W to mi graj! Tak Bartek Czarciński umila sobie samotną żeglugę.

Bartek Czarciński, niespełna 29-letni żeglarz, po pięciu latach przygotowań wyruszy w samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów, trasą z Polski do Polski. Start zaplanował na sobotę 4 czerwca. Będzie żeglował rok. Od 36 lat, czyli od pamiętnego rejsu kapitana Henryka Jaskuły z Gdyni do Gdyni, żaden żeglarz nie podjął takiego wyzwania. – Nie mam zdolności kredytowej, więc nie zostawiam długów. Zamierzam wrócić cały i zdrowy, więc nie usłyszałem od najbliższych „nie płyń” – mówi Bartek Czarciński w rozmowie z Kamilą Ostrowską.

Kamila Ostrowska: Czy jacht gotowy?

Bartek Czarciński: Stoi pod Kaliszem – tam, gdzie go budowałem. Wkrótce wyruszy drogą lądową do Warszawy. Następnie pojedzie do Węgorzewa, gdzie będą montowane okucia. A z Mazur do Gdańska. Ostatnie przygotowania przeprowadzę w gościnnej Marinie Delphia Yachts.

Co jeszcze trzeba zrobić przed startem?

Na pokładzie brakuje odsalarek, tratwy ratunkowej, paneli słonecznych i generatora wiatrowego. Muszę jeszcze wykonać instalację agregatu i zamontować piecyk grzewczy z „Daru Przemyśla”, który dostałem od Henryka Jaskuły. Konieczne są także prace przy samosterze wiatrowym. Brakuje mi około 50 tys. zł. Będę się starał samodzielnie zarobić tę kwotę. Wciąż sprzedaję miejsca na burtach, które wypełnią zdjęcia żeglarzy wspierających rejs. Planuję też organizację zbiórki na niektóre elementy wyposażenia przez portal crowdfundingowy. Mógłbym w ten sposób sfinansować na przykład odsalarkę, która kosztuje około 6 tys. zł.

Menu zaplanowane?

Podkaliska firma, która przygotowywała jedzenie na wyprawę „Polonusa”, zgodziła się zliofilizować dania. Przygotuję je wspólnie z moja żoną Anią. Dostarczymy mrożone potrawy, a oni zajmą się ich obróbką. Inna firma zaopatrzy mnie w suszone warzywa i owoce. Łącznie będę miał około 400 porcji obiadowych i 200 zup. Przed liofilizacją całość będzie ważyć 300 kg, a po tym procesie – około 40 kg. Jedzenia nie zabraknie. Ważniejsza będzie walka o wodę. Zabieram tylko 420 litrów. Poluję na dwie ręczne odsalarki produkujące około pięciu litrów wody na godzinę. Mam także patent zbierania deszczówki połączony z systemem lazy jack. Pierwsze litry wody trzeba jednak przepuścić, bo spłukuje ona sól z żagla. Jest to więc patent na większe i dłuższe ulewy.

Jak wypadły testy „Perły”?

Łódka przepłynęła 2000 mil prawie w każdych warunkach, przy wiatrach wiejących z siłą do 40 węzłów. Wystartowałem w regatach „Poloneza”, Bitwie o Gotland i Sailbook Cup. Szczególnie mocne podmuchy napotkałem w czasie bitwy. Poddałem wtedy łódkę najdziwniejszym testom. Na przykład gdy wiało do 30 węzłów, nie refowałem żagli, dopóki bom nie wchodził do wody. Na czterometrowych falach sprawdzałem, jak się łódź przechyla i jak się zachowuje w dryfie. Dwa razy próbowałem ją wywrócić, ale się nie udało. „Perła” osiągała średnią prędkość 4,3 węzła. To całkiem niezły wynik, gdyż spodziewałem się trzech węzłów. Ale trzeba się napracować, by tak dobrze płynęła i często zmieniać żagle, szczególnie w słabych wiatrach.

Przez większość czasu łódź prowadził samoster wiatrowy, który pożyczył mi do testów Piotr Kot, współwłaściciel stoczni Delphia Yachts. Kuba Strzyczkowski używał tego samosteru podczas rejsu przez Atlan-

Z pożyczonym samosterem na trasie bałtyckich regat.

TEKNOS
oliva YACHT PAINTS
FARBY SPRAWDZONE PRZEZ MORZE
YACHT PAINTS since 1923
ANTIFOULING VSE
Farba przeciwporostowa
www.farbyjachtoweoliva.pl

tyk. Okazało się, że kadłub „Perły" jest bardzo samosterowny. Nie musiałem trzymać rumpla dłużej niż przez pięć minut podczas wszystkich bałtyckich prób. Zwykle chwytałem ster tylko przy zwrotach. Sprawdziłem też działanie agregatu, instalacji elektrycznej i innych elementów wyposażenia.

Czułeś się bezpiecznie na swojej łódce?

„Perła" dzielnie sobie radzi. Jedyny niepokój budziły początkowo dźwięki pod pokładem. Kadłub jest pusty, nie ma izolacji, więc każda fala uderzająca o burtę robi niezły hałas. Biegałem po łódce i sprawdzałem, czy wszystko w porządku, czy nic się nie urwało. Dopiero po jakimś czasie, gdy uwierzyłem, że wszystko gra, mogłem spać spokojnie. W okołoziemski rejs wyruszę z prawie gotowym takielunkiem awaryjnym. Będę mógł postawić bom pionowo i wykorzystać go jak maszt. Żagle zostały tak uszyte, bym mógł je wciągnąć na tym awaryjnym maszcie. Druga możliwość to budowa masztu z dwóch wytyków foka, które składają się teleskopowo. Do obu rozwiązań mam przygotowane liny.

A co z wygodami pod pokładem?

Przed testami nie zdążyłem zorganizować wnętrza. Mimo to mogłem wszystko zrobić – pisałem e-maile na komputerze, gotowałem, prowadziłem nawigację i spałem. Teraz chcę zamontować dodatkowe jaskółki i przegródki w szafie. Jest jeszcze kwestia wejścia pod pokład. Teraz jest tylko jedno przez luk kokpitowy w miejscu tradycyjnej zejściówki. Gdyby jednak doszło do złamania masztu, mógłbym zostać uwięziony pod pokładem. Postanowiłem więc wykonać luk w rufowej nadbudówce. W razie awarii będę mógł przejść pod kokpitem i wyjść na zewnątrz. W rufowej części zorganizowałem przestrzeń warsztatową z imadłem i miejscem na narzędzia. Przy łagodnych warunkach żeglugi będę tam mógł spokojnie robić naprawy.

Jak będziesz prowadzić nawigację? Czy będziemy mogli śledzić rejs?

Mam papierowe mapy na całą trasę. Głównie na nich będę polegać. Poza tym mam dwa lokalizatory Spot. Jeśli starczy mi pieniędzy, wykupię usługę w firmie YB Tracking. Mateusz Kostecki, znajomy będący oficerem na statkach, zajmie się częścią meteorologiczną i udzielaniem wskazówek.

Trasa bez zmian?

Plan jest prosty. Płynę do Przylądka Dobrej Nadziei, dalej przez Ocean Indyjski, wokół Australii, przez Pacyfik, wokół Hornu i powrót do Europy przez Atlantyk. Ale nie muszę gnać do przodu za wszelką cenę, bo nigdzie się nie spieszę.

Czego najbardziej się obawiasz?

Powiem szczerze: strasznie się boję. Oglądałem ostatnio film o Bernardzie Moitessierze, słynnym francuskim żeglarzu. I patrzyłem na te wielkie oceaniczne fale... Ale myślę, że lepiej się bać, bo wtedy jest większa szansa, że się wróci. Obawiam się na przykład tego, że będę płynął zbyt wolno i uciekną mi odpowiednie momenty na pokonanie kluczowych odcinków trasy. Nie obawiam się natomiast problemów technicznych, bo na wiele sytuacji jestem przygotowany. „Perła" będzie najlepiej wyposażoną łódką, na jakiej w życiu płynąłem. Poza tym znam ją jak własną kieszeń, bo przecież sam ją wymyśliłem, skonstruowałem i zbudowałem. Jestem przygotowany nawet na dziurę w burcie. Są to oczywiście rzeczy, które potrafię sobie wyobrazić i przewidzieć. Na pewno jednak coś mnie zaskoczy. Coś, o czym dziś nie mam jeszcze pojęcia.

W jakich nastrojach są twoi bliscy?

Im to wszystko wydaje się bardziej realne, tym ogarnia ich większe przerażenie. Ale wspierają mnie. Ania gotuje, tata pomaga przy łódce – dookoła mnie wszyscy żyją rejsem. W firmie zostaje Piotrek Lewandowski, który z pewnością sobie poradzi. Mam jeszcze do załatwienia sprawy u dentysty, chcą mi wyrwać kilka zębów. Przejdę też szkolenie medyczne, bym poradził sobie w razie kontuzji, muszę na przykład nauczyć się zszywać rany. Jeśli nie będę wiedział, jak postąpić, diagnozę postawi lekarz przez telefon satelitarny.

Nie możesz się doczekać?

Siedziałem dzisiaj na łódce i miałem trochę dość niektórych spraw. Pomyślałem, że chciałbym już płynąć, czytać książkę i martwić się o to, co zjem na obiad. Życie na łódce najczęściej sprowadza się do jedzenia, spania i ewentualnych napraw. Przygotowania do rejsu są znacznie trudniejsze.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

Bartek Czarciński w kabinie swojej „Perły".

Z Cichockim na Wyspę Świętej Heleny

Tomasz Cichocki rozpoczynał swój rejs w asyście żaglowca „Pogoria". Fot. Kryspin Pluta

Tomasz Cichocki rozpoczął trzecią próbę opłynięcia świata bez zawijania do portów w połowie listopada ubiegłego roku. Niestety musiał przerwać rejs z powodu awarii. Jacht „Glaspo" został odholowany do Kapsztadu w RPA, gdzie dokonano niezbędnych napraw. 17 stycznia „Cichy" wyruszył wraz z załogą w rejs powrotny do Polski. Z etapu Kapsztad – Wyspa Świętej Heleny relację dla „Wiatru" napisał Piotr Pajdowski. Na co dzień autor pływa po Mazurach wraz z żoną – aktorką Dorotą Kamińską (o ich śródlądowym żeglowaniu i jachcie TES Dreamer 32 „Magia" pisaliśmy w czerwcu 2014 roku).

***

Kapsztad to niemal europejska metropolia. Centrum przypomina angielskie lub holenderskie miasteczko, a część południowa – francuskie Saint-Tropez. Trochę palm, ale bez szaleństw. Ludzi o ciemnym kolorze skóry mniej więcej tyle samo, ile na berlińskiej ulicy handlowej Ku'damm. Jadąc z lotniska, mijamy slumsy – duży ogrodzony teren wypełniony ruderami Trzeciego Świata. Ten ponury widok kończy się przed miastem. Port ogrodzony jest wysokim płotem. Bariera z kolczatką. Przy bramie wjazdowej taksówkarz pokazuje licencję i wpisuje się na listę. Teren przystani jest dość duży. Wewnętrzne drogi obserwują liczne kamery. Przy wejściu do Royal Cape Yacht Club kolejna kontrola. Delphia 47 „Glaspo" stoi przy pływającej kei w sporej odległości od budynku portowego.

Centrum klubu to tawerna, elegancka restauracja ze stolikami nad wodą i ze szklanymi ścianami. Na masztach między innymi polska flaga. Gdy zapomnisz zdjąć czapkę w barze, stawiasz kolejkę wszystkim obecnym – taki tu zwyczaj. Powiedział mi o tym Paul Mare – prezydent RCYC. Klub jest stowarzyszeniem, więc w tawernie podają trunki bez narzutów. Tanio. Obsługa dyskretna. Działa też Wi-Fi. W budynku luksusowe łazienki z prysznicami bez liczników. Wszystko w eleganckich kafelkach – to całkowite przeciwieństwo mojego macierzystego portu nad Bełdanami. Royal Cape Yacht Club świętował niedawno setną rocznicę powstania. Spotykają się tu trzy kluby Rotary. Byliśmy na spotkaniach dwóch. Najstarszy powstał w 1925 roku, czyli zaledwie 20 lat po założeniu Rotary w Chicago.

W marinie czujemy się jak w Nibylandii – zupełnie zapominamy o Afryce. Międzynarodowe towarzystwo spędzające życie na łódkach, wieczni podróżnicy. Sąsiedzi z kei na jachcie „Evita" zastanawiają się, gdzie popłynąć. Na pokładzie małżeństwo z Portugalii z trojgiem małych dzieci. Jedno z nich dorosło do wieku szkolnego i chodzi do angielskiej szkoły w Kapsztadzie. Naukę ma jednak kontynuować w Brazylii, więc załoga zamierza wyruszyć tam niebawem. Stoi też jacht ze Szkocji starszego małżeństwa. Przypłynęli z Oceanu Indyjskiego. Chyba już długo tu goszczą i nie bardzo mogą się zdecydować, dokąd wyruszyć w dalszą drogę.

Środa w RCYC to dzień pływania – jachty zwykle wyruszają na zatokę. Ale tym razem chyba nie będzie łatwo, bo znad dużej płaskiej góry Table Mountain (Góra Stołowa) nadciąga silny wiatr. Tawerna zapełniła się załogami. Paul Mare przestawia nas Vito – wicekomandorowi klubu. Wkrótce dmucha już tak mocno, że z trudem utrzymujemy się na kei. Znad góry nadciągają kłęby czarnych chmur.

Miejscowy klub często organizuje regaty, najsłynniejsze to wyścig Cape 2 Rio. Trasę do Brazylii najszybsze łódki pokonują w 20, 25 dni. Start do kolejnej edycja już latem, czyli w grudniu tego roku...

Dojazd do miasta tylko taksówką, gdyż spacer w upale jest zbyt męczący. Szybko zaliczamy najważniejsze turystyczne atrakcje: Table Montaine, centrum miasta i Signal Hill – szczyt, z którego widać Robben Island, gdzie przez 28 lat więziono Nelsona Mandelę (statek na wyspę płynie dwie godziny).

Odwiedzamy też Waterfront, osiedle leżące nad brzegiem oceanu. Domy mieszkalne, centrum handlowe, akwarium, wynajem łódek dla turystów, knajpki, luksusowe hotele, sklepy jak w Galerii Mokotów... A człowiek-posąg ściska dłonie przechodniom – wszystko jak w Europie. Przed wejściem do centrum handlowego potężna choinka. Przechadzając się w krótkich spodniach, zapominamy, że to jeszcze czas świąt.

Kapsztad to na pierwszy rzut oka wspaniałe zadbane miasto. Z dużymi plażami i bulwarami. Ale taksówkarze i miejscowi Polacy opowiadają też o drugiej stronie tego raju. Tu każdy zwraca szczególną uwagę na osobiste bezpieczeństwo, a na terenie Waterfront zawsze jest sporo służb ochrony. Ostatni akord przed rejsem to obiad w tawernie „Den Anker", gdzie podają doskonałe steki z tuńczyka. Przed nami Atlantyk.

Z Signal Hill w Kapsztadzie nie widać fal oceanu. Ale są! Startujemy wieczorem i od razu dość wyraźnie nami kołysze. Wachty w kabinie przy ploterze. Obserwujemy inne jednostki na odbiorniku systemu AIS. Żagle? Od razu słychać, gdy coś się zmienia. Na południowym Atlantyku też kręci i w 10 minut wiatr może bardzo wyraźnie przybrać na sile. Na kursie Wyspa Świętej Heleny. Prognozy mamy od Roberta Krasowskiego, lekarza z Południowej Karoliny w USA. Dostajemy je przez inReach, kanadyjski niedrogi satelitarny system komunikacji SMS. Mały odbiornik połączony jest przez bluetooth ze zwykłym telefonem komórkowym. Działa bez zarzutu, może nawet pokazywać aktualną pozycję łódki na stronie internetowej.

W nocy są trzy wachty jednoosobowe, czwarty członek załogi śpi bez przerw. Na początku mijamy dość dużo jednostek, mam nawet obawy, czy nie zbliżają się zbyt mocno. W następnych dniach ocean pustoszeje. Zamykamy luki w kabinach, bo zaczynają wpadać latające ryby. Na wędkę trudno jednak coś złapać. Żeglarze piszą, że żywią się na oceanie rybami, a u nas dieta – w 10 dni łapiemy zaledwie trzy koryfeny. O wiele bardziej niż sądziłem musimy pil-

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

nować prądu i wody. Mamy generator i odsalarkę, ale napełnienie zbiorników i akumulatorów zajmuje sporo czasu i kosztuje sporo paliwa. Pod pokładem jest telewizor, ale filmy możemy włączać tylko wtedy, gdy akumulatory są pełne. Na pokładzie ciągle jest coś do roboty – trzeba coś naprawić, posprzątać, poukładać... A każda czynność zajmuje więcej czasu niż podczas przemierzania mazurskich jezior, bo łódką ciągle rzuca. Są też chwile na książki.

Samotnicy opowiadają czasem, że czują łódkę przez skórę i wiedzą, co się na niej dzieje. Ja nie czuję, ale szybko zaczynam rozróżniać dźwięki sygnalizujące problemy. Poza tym samotny żeglarz musi mieć rozwinięty zmysł techniczny i umiejętność przewidywania. Po kilku dniach rejsu coraz bardziej się zastanawiam, jak można to wszystko samemu opanować.

Podchodzimy do Wyspy Świętej Heleny. Tomek nakazuje szukać żółtej boi. Jest, stoimy! Dookoła dziwny szum. Kilka świecących lamp na topach masztów. Z prawej wieki cień – rano okazuje się, że to brzeg, skała wysoka na kilkaset metrów. Przez UKF wołamy ferry boat, czyli motorówkę, która zabiera nas na brzeg.

Brytyjska wyspa to powulkaniczny grzyb leżący pośrodku południowego Atlantyku, a stolicą jest port Jamestown. Zamieszkuje tu 4500 osób. Zgłaszamy przybycie w kapitanacie. Za postój każą zapłacić 40 funtów, ale my pokazujemy karty kredytowe. Urzędnik mówi: „Sorry, cash only". Pytamy więc, gdzie jest bankomat. On na to: „Sorry, nie ma na wyspie. Bank wam pomoże, ale jutro, bo dzisiaj niedziela. Zapłacicie więc jutro". Na posterunku policji wypełniamy kwity. Urzędniczka pyta o ubezpieczenie zdrowotne. Nie mamy przy sobie, więc czeka nas opłata – pięć funtów od osoby plus funt za dzień pobytu. Szukamy hotelu z internetem. Jest! Chcą 3,5 funta za 30 minut. W restauracji „Ann's Places", w ogrodach przy twierdzy, znów mówimy, że mamy tylko karty kredytowe. I choć chodzi nam między innymi o piwo, ponownie słyszymy: „Zapłacicie jutro".

W Jamestown czas zatrzymał się 100 lat temu. Dopiero od połowy lat 90. mają tu telewizję. Zaledwie przed rokiem wprowadzili sieć GSM. W maju, w rocznicę odkrycia wyspy, otworzą lotnisko. Do tej pory wszystkie zdobycze cywilizacji trafiały na wyspę statkami, ostatnio stumetrowym kolosem kursującym między Jamestown a Kapsztadem (stoi obok nas na kotwicowisku). Napoleon żył tu na zesłaniu sześć lat. Dziwne, że aż tak długo. My chyba umarlibyśmy z nudów znacznie szybciej. Wszystko robi się tu na luzie, powoli i z rozmysłem, a urzędnicy i kelnerki nawet słowa cedzą bardzo powoli.

Ważne miejsca w Jamestown są w odległości rzutu kamieniem. Miasteczko jest wciśnięte między dwie skały. Na jednej znajdujemy schody – 699 stopni prowadzi na szczyt. Zachwalają nam widok z góry, ale, na Boga, co my tam możemy zobaczyć? Przecież dookoła tylko ocean. Widzieliśmy go przez dwa tygodnie i będziemy widzieć przez kolejne cztery... Jutro dalszy ciąg pobytu w świecie ufnych ludzi. Bo czy u nas obcy dostanie piwo w barze na krechę i na słowo, że jutro wróci?

Piotr Pajdowski

Informacje z rejsu oraz pozycja jachtu na stronie **www.kapitancichocki.pl**.

Most w górę i można opuszczać port w Kapsztadzie.

Tomasz Cichocki z załogą. Na kursie Wyspa Świętej Heleny.

FOT. ARCHIWUM AUTORA (2)

reklama

Wielka pętla w dwa tygodnie

Wielka Pętla Wielkopolski to około 700 km dróg wodnych, 28 śluz, zarośnięte odcinki Noteci, Kanału Bydgoskiego i Górnonoteckiego, płycizny Warty, kilkanaście jezior, przystanie, porty oraz dziewicze odcinki niemal bez śladów człowieka. Płynąc 50 km dziennie, pokonamy pętlę w dwa tygodnie. To dość ambitne zadanie. Wyruszamy sześcioma łodziami. Wyprawę zorganizowali wodniacy związani ze Zbąszyńskim Klubem Żeglarskim i firmą czarterową weekendnawodzie.pl, wynajmującą na szlaku pętli łodzie motorowe (także załogom bez uprawnień).

Przed startem zastanawiamy się, czy warunki atmosferyczne oraz niski stan wód nie pokrzyżują nam planów. We flocie mamy aż pięć jachtów typu Weekend 820 wykonanych przez firmę Argo Yacht z Nowego Tomyśla. To konstrukcja idealna na polskie rzeki. Niewielkie zanurzenie, wynoszące 35 cm, pozwala mieć nadzieję, że płytkie wody nie zatrzymają nas na trasie. Jest połowa lipca. Łodzie wodujemy w marinie w Międzychodzie, ale rejs rozpoczynamy na przystani w Chorzępowie, jak zwykle ciepło przyjęci przez gospodarzy – Danutę i Grzegorza Borowskich, laureatów X edycji Nagród Przyjaznego Brzegu.

Na pierwszy dzień planujemy żeglugę z prądem Warty do Santoka (około 70 km). Niski poziom wody zmusza do koncentracji – ciągłego czytania rzeki i wypatrywania ukrytych przeszkód. Na początku tego odcinka płyniemy między lasami. Im bliżej do granicy województw wielkopolskiego i lubuskiego, tym częściej brzegi zaczynają otaczać łąki. Za Międzychodem i Skwierzyną rzeka wiedzie przez tereny niezurbanizowane, co daje przyjemność obcowania z naturą. Na 99 kilometrze Warty dobijamy do nabrzeża hotelu i restauracji „Dom nad rzeką" w Skwierzynie, gdzie trzeba skosztować między innymi doskonałą zupę rybną. Przerwa obiadowa rozleniwia, ale mimo to wieczorem docieramy do Santoka, w miejsce, w którym Noteć wpada do Warty. Miejscowość nieduża, ale urocza. Nabrzeże jest bardziej przystosowane do przyjmowania barek niż jachtów turystycznych, ale za to na ladzie czekają przyzwoite sanitariaty.

Drugiego dnia rozpoczynamy żeglugę pod prąd Noteci. Zmniejsza się prędkość i trochę wzrasta zużycie paliwa. Planujemy dopłynąć do Krzyża i przejść pierwszą śluzę. Niestety, z uwagi na kiepską pogodę, późniejsze wypłynięcie oraz żeglugę pod prąd, udaje nam się dotrzeć tylko do Drezdenka. Dzięki uprzejmości pana Jarka zarządzającego bazą RZGW zatrzymujemy się bezpiecznie, uzupełniamy paliwo i wodę.

Łodzie można prowadzić bez uprawnień.

Jachty Weekend 820, produkcji Argo Yacht z Nowego Tomyśla, gotowe do śluzowania.

Nazajutrz wypływamy wcześnie, bo przed nami kilka śluz. Planujemy pokonać siedem i dotrzeć do Czarnkowa. Po drodze spotykamy sympatycznych pracowników obsługujących śluzy. Zaskakuje nas mała miejscowość Wrzeszczyna, w której zbudowano miejsce postojowe przy brzegu Noteci. Po drodze mijamy jedną z trzech najlepszych marin na tej rzece, czyli Yndzel Drawsko. Nie możemy się zatrzymać, bo czas nas goni. Do Czarnkowa docieramy późnym popołudniem, tęskniąc za perłą regionu – lokalnym piwem, które jest i łatwo i trudno dostępne (sklep firmowy znajduje się zaledwie 100 metrów od mariny, ale niestety jest wcześnie zamykany). Marina Czarnków oferuje bardzo dobre warunki postoju.

Kolejny dzień rozpoczynamy od uzupełnienia zapasów i paliwa (stacja na szczęście jest niedaleko mariny). Po pokonaniu czterech śluz docieramy do Ujścia, pięknie położonego w ujściu Gwdy do Noteci. Po krótkiej przerwie płyniemy dalej. Zaczyna nam przeszkadzać roślinność tworząca na powierzchni wody zielone dywany, które mogą się wkręcać w śruby i zapychać układy chłodzenia. Spotykamy jednostkę „Łosoś" koszącą rośliny przy powierzchni, ale efekt tych prac jest raczej mizerny.

Na tym odcinku Noteci krajobraz jest dość jednostajny, składa się głównie z łąk. Wieczorem, po spotkaniu z ulewą, w towarzystwie wszędobylskich końskich much, znajdujemy miejsce postojowe w bazie wędkarskiej w Nowym Mieście Krajeńskim. Jest przyjazne, ale zapewnia jedynie pomost i ognisko.

Po śniadaniu i porannej kąpieli w rzece wyruszamy w stronę Nakła nad Notecią.

FOT. ARCHIWUM AUTORA

Panorama z Mysiej Wieży w Kruszwicy.

Niestety dociera do nas wiadomość, że po wczorajszych nawałnicach przewróciły się drzewa w okolicy Pakości i zablokowały szlak oraz śluzę. Postanawiamy jednak kontynuować rejs. Choć brzegi tego odcinka nie należą do najciekawszych, nie brakuje atrakcji. W Krostkowie pokonujemy unikatową śluzę typu ziemno-faszynowego, bez murowanej komory, o zboczach porośniętych trawą. A także kolejną śluzę z bramą kładącą się na dnie. Oba rozwiązania stworzono na początku XX wieku. Wczesnym popołudniem dopływamy do nowoczesnej mariny w Nakle nad Notecią. Infrastruktura na europejskim poziomie. Uzupełniamy zapasy i przygotowujemy się do kolejnych etapów. Otrzymujemy wiadomość, że śluza i szlak na Noteci Górnej nadal są niedrożne. Jesteśmy prawie na półmetku pętli. Przed nami Kanał Bydgoski, Kanał Górnonotecki, Gopło, Ślesin, Konin i kolejny odcinek Warty...

Żegluga Kanałem Bydgoskim przypomina jazdę autostradą. Z wyjątkiem kilku miejsc, gdzie nawałnice przewróciły drzewa, częściowo blokujące drogę. Z kolei skrzyżowanie Kanału Bydgoskiego z Kanałem Górnonoteckim to jak zetknięcie autostrady z drogą lokalną. Po wpłynięciu na dużo węższy szlak docieramy do śluzy Lisi Ogon, w której pięć jachtów Weekend 820 mieści się idealnie na zakładkę. Znów zauważamy sporo roślinności pływającej przy powierzchni, walka załóg RZGW to raczej syzyfowa praca. Może po prostu metoda koszenia, którą wybrali, nie zdaje tu egzaminu...

Po niełatwym etapie przez piękne głusze leśne i odcinki pokryte dywanami roślinności docieramy do śluzy Antoniewo. Zostajemy w górnym awanporcie, bo tego dnia już nie zdążymy się przeprawić w Łabiszynie. Brzeg jest utwardzony. Można wyskoczyć do małego baru i sklepiku. To także dobre miejsce na wymianę części załóg, gdyż bez przeszkód można dojechać do śluzy samochodem.

Przed nami kolejne kilometry Noteci Górnej. Mijamy Łabiszyn i Barcin. Podejmujemy decyzję o dopłynięciu do przystani YKP Inowrocław w Łącku, gdzie poznajemy kolejną grupę przyjaznych wodniaków, z wicekomandorem Mirkiem na czele. Pomagają nam uzupełnić zapasy i paliwo. Rozmawiamy też o lądowym transporcie jachtów do Kruszwicy, gdyby się okazało, że szlak nie zostanie udrożniony. Na szczęście nadzór wodny informuje, że prace dobiegają końca i możemy płynąć bez przeszkód. Późnym popołudniem docieramy do Kruszwicy, gdzie wita nas Mysia Wieża. Dobijamy do przystani KŻ Popiel LOK. Nazajutrz zwiedzamy wieżę i spędzamy cały dzień w Kruszwicy.

Żegluga przez Gopło to dość łatwe kilkanaście kilometrów. Dlatego do Połajewa na południu jeziora docieramy bez problemów i wysiłku. Znajdujemy wygodny pomost, sanitariaty i smaczną rybę w barze. W sposób wyjątkowy świętujemy 40. urodziny jednego z załogantów, bo płynie z nami Wojtek „Broda" z Wrocławia, jeden z założycieli zespołu szantowego Orkiestra Samanta, który na pokładzie ma gitarę i nie waha się jej użyć. Żegnamy Gopło, pokonując zautomatyzowane po remontach śluzy Koszewo i Gawrony. Wpływamy na wody Jeziora Ślesińskiego. W Ślesinie jest nowa marina, ale nie znajdujemy wolnych miejsc. Płyniemy więc dalej i stajemy przy hotelu „Mikorzyn", gdzie mamy sanitariaty, prysznice i restaurację.

Po nocy spędzonej na wodach Jeziora Ślesińskiego, wyruszamy w stronę kominów elektrowni Pątnów. Pokonujemy dwie ostatnie śluzy Wielkiej Pętli Wielkopolski i znów wpływamy na wody Warty. Mimo sygnałów o bardzo niskim stanie wody w okolicy Konina udaje się pokonać szlak, nie uszkadzając ani łodzi, ani śrub. Docieramy do jednej z pierwszych prywatnych marin na Warcie – w Lądzie. Marina z miłą tawerną położona jest malowniczo, należy jedynie uważać na wypłycenie przy samym wejściu do basenu portowego.

Płyniemy uważnie z biegiem Warty, wypatrując płycizn. Pomaga nam w tym komunikacja między jachtami wyposażonymi w UKF. Po minięciu Pyzdr i nowej Mariny Czarny Bocian w Nowym Mieście nad Wartą docieramy do Mariny Wodniaków w Śremie. Powoli zbliżamy się do stolicy Wielkopolski, mijamy Poznań i cumujemy w Czerwonaku. Ostatniego dnia rejsu dopływamy do Chorzępowa, zamykając wielką pętlę.

Podsumujmy. Szlak, który pokonaliśmy w dwa tygodnie, nie jest łatwy, ale za to bardzo urozmaicony. Na pętli rzadko spotykamy inne jednostki, niekiedy możemy się poczuć jak pionierzy przemierzający piękne i dzikie odludzia. W miejscach postoju prawie zawsze spotykamy przyjaznych ludzi oddanych idei śródlądowej turystyki. Ich gościna zwykle rekompensuje niedostatki infrastruktury. Kapituła Wielkopolskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego wyróżniła nasz rejs nagrodą Złota Omega w kategorii śródlądowy rejs roku. Już dziś mamy plany na kolejny wodniacki sezon.

Przemek Szymański

ARGO YACHT

Budowa i sprzedaż jachtów spacerowych wypornościowych
WEEKEND 820, RELAKS 720

tel. 602 292 801 info@argoyacht.pl www.argoyacht.pl

PALAMÓS

Zimowa stolica polskiego żeglarstwa

Trening w obiektywie Marka Karbowskiego z MOS Iława: z katalońskim morzem walczy Przemek Machowski z klubu MKS 2 Warszawa. W tle stare zabudowania Palamós.

W środku zimy katalońskie Palamós, leżące na Costa Brava – 120 km na północny wschód od Barcelony i 90 km na południe od granicy z Francją – tętni życiem głównie dzięki polskim żeglarzom. Dwie godziny w samolocie i zamiast ponurego nieba i mrozu mamy słońce i przyjemne +15 stopni Celsjusza. W porcie trenerskie busy i przyczepy z polskimi rejestracjami. Przy kei i slipach polskie lasery, dwudziestki, siedemdziesiątki i optimisty. Apartamenty hotelu „Pal Beach" w sercu starego miasta działają zimą chyba tylko po to, by ekipy znad Wisły miały dobre warunki noclegowe zaledwie 700 metrów od przystani. Od lat polscy regatowcy zawijają do Palamós od grudnia do marca, ale ostatniej zimy katalońskie miasteczko przeżyło prawdziwe biało-czerwone oblężenie. W drugiej połowie stycznia spotkaliśmy przy kei zawodników z Poznania, Iławy, Torunia, Gdyni i Warszawy. Tylko w pierwszej turze zimowych ferii w Palamós trenowały dwie floty klasy Optimist – z Jacht Klubu Wielkopolski i MOS Iława, łącznie 16 sterników.

Dlaczego akurat Palamós stało się zimową stolicą polskiego żeglarstwa? Zawodnicy pływają na pięknym otwartym morskim akwenie lub w zatoce sąsiadującej z plażą. Żeglują na długiej i wysokiej fali – takie warunki u nas zdarzają się dość rzadko, nawet w Gdyni. Łódki można zostawić w spokojnym, gościnnym i bezpiecznym Club Nàutic Costa Brava (www.cncostabrava.com). Apartamenty są ogrzewane i mają dobrze wyposażone kuchnie. Ceny w restauracjach są przystępne. A po ciepłe bagietki zawodnicy i trenerzy zjeżdżają windą do marketu znajdującego się na parterze hotelu. W razie załamania pogody można pójść na basen, siłownię lub na długi spacer wzdłuż urokliwych skalistych klifów. Ostatniej zimy organizację treningów na optimistach ułatwił Arek Lenkowski z Kamienia Pomorskiego, który na trzy miesiące wywiózł do katalońskiego portu kilkanaście kompletnych łódek. Dzięki temu kolejne grupy z Polski mogły organizować zgrupowania bez własnego sprzętu, wykupując pakiet obejmujący nocleg i czarter jachtów.

Ile kosztuje zimowy obóz na Costa Brava? Bilet lotniczy w liniach Ryanair to wydatek około 400 zł (lot w obie strony z bagażem podręcznym i dodatkowym bagażem odprawianym do luku). Samoloty lądują w Gironie, 43 km na zachód od wybrzeża. Transport z lotniska zwykle zapewniają trenerzy obecni na miejscu. Można też pojechać autobusem do centrum miasta (za niecałe

Na odprawie u Tomasza Figlerowicza z JKW.

Przyczepy z łódkami w katalońskim klubie. Większość ma polskie rejestracje.

Oliwier Urbański gotowy do wodowania.

3 euro) i dalej drugim autobusem do Palamós (6 euro). W Gironie punktem przesiadkowym jest dworzec przy Plaça Espanya, tuż obok stacji kolejowej. Skromny posiłek w restauracji (pizza lub spaghetti) kosztuje w Palamós od 6 do 9 euro. Duża bagietka w markecie: 0,75 euro. Kilogram pomidorów: od 2 do 3 euro. Banany: 1,5 euro za kilogram. Łączne koszty dwutygodniowego zgrupowania, obejmujące bilety lotnicze, czarter optimistów, nocleg, wyżywienie, czarter motorówki, paliwo oraz pobyt trenera, wynoszą ponad 3 tys. zł od osoby.

Palamós to jednak nie tylko centrum szkolenia regatowego, ale także ciekawy region turystyczny, więc goście z Polski, także rodzice i osoby towarzyszące najmłodszym zawodnikom, nie narzekają na brak atrakcji. Miasto znane jest z pięknych krajobrazów i rybołówstwa. Nad starą częścią Palamós, z wąskimi uliczkami prowadzącymi w kierunku morza, góruje wieża kościoła Santa Maria z początku XV wieku. Klub żeglarski i port rybacki osłania molo o długości 500 metrów, zakończone charakterystyczną wielką kulą ze stali i szkła. Zachodnia część wybrzeża to szeroka plaża zataczająca łuk nad zatoką aż po wysoką basztę i skały Roca dels Musclos. Na południu starego miasta, nad urwiskiem, góruje latarnia – z przystani klubowej prowadzi tu ścieżka przez skaliste zbocze. Po drugiej stronie półwyspu wyłania się Marina de Palamós, port jachtowy z szerokim wejściem i dużą kamienną ostrogą osłaniającą przystań od morza. Kawałek dalej rozpoczyna się czerwony szlak, który wije się skrajem wysokiego brzegu. Ta niemal górska trasa prowadzi przez las i skały, zatacza łuk wokół uroczej plaży La Fosca, wspina się do ruin zamku Sant Esteve de Mar, odwiedza kolejne zatoczki, by wreszcie wdrapać się na Puig d'en Roura wznoszący się 55 metrów ponad poziomem morzem. Patrząc stąd na wschód, widzimy bezkres Morza Śródziemnego, a na zachód – piękną górzystą Katalonię, której rzeźba przypomina trochę nasze Beskidy. Wycieczka w jedną stronę czerwonym szlakiem trwa ponad dwie godziny, a później trzeba wrócić do Palamós tą samą drogą. Jest jednak wiele miejsc, w których można odpocząć, a na plaży La Fosca nawet usiąść w restauracji.

Spędzając żeglarskie ferie w Katalonii, można wpaść na dzień do Barcelony, by zobaczyć słynną świątynię Sagrada Familia projektu Antoniego Gaudíego (budowaną od 134 lat), imponującą katedrę św. Eulalii w dzielnicy Barri Gòtic, przystań klubu żeglarskiego oraz Port Olímpic de Barcelona. Autobusy odjeżdżają z Palamós z przystanku przy Plaça de Catalunya znajdującego się tuż obok najwyższego budynku w centrum miasta. Kurs do Barcelony kosztuje 16 euro w jedną stronę, więc lepiej zebrać ekipę i wyruszyć klubowym busem.

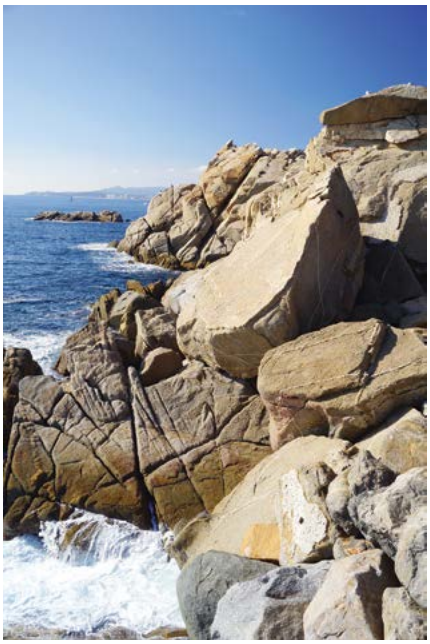
Znacznie szybciej dotrzecie do centrum Girony, która zaskakuje niezwykłą średniowieczną starówką, jedną z najlepiej zachowanych w Hiszpanii, otoczoną od wschodu wysokim kamiennym murem (na jego szczycie znajduje się turystyczna ścieżka). W Gironie zobaczycie pajęczynę kamiennych uliczek, sakralne zabytki wzniesione niemal tuż obok siebie i katedrę Santa Maria, którą budowano przez kilka stuleci. Świątynia ma nawę o niezwykłej szerokości, w chrześcijańskim świecie większą ma jedynie Bazylika św. Piotra w Rzymie. Warto też odwiedzić brzegi Onyar i sąsiadujące z nimi budynki mieszkalne wzniesione na samym skraju koryta rzeki. Biuro informacji turystycznej znajdziecie przy moście Pont de Pedra, 900 metrów od dworca autobusowego przy Plaça Espanya.

Powrót z Palamós do kraju nie należy do łatwych. Na wrocławskim lotnisku szukamy w torbach czapek i polarów. Temperatura spada o kilkanaście stopni Celsjusza. W Polsce sezon bojerowy w pełni, śnieg na poboczach zmrożony, chodniki śliskie, a szyby w aucie skute lodem. Nadzieja tylko w tym, że do wiosny blisko...

Krzysztof Olejnik

Parking motorówek w lokalnej stoczni.

Skaliste brzegi kuszą spacerowiczów.



Latarnia na południowym krańcu miasta.

Rybackie sieci suszą się tuż przy głównej plaży.

Wielka kula na molo. Zawodnicy opuszczają port i wypływają na otwarte morze.

FOT. MAGAZYN „WIATR" (8)

Z Brucem Lee po złoto ze snów

Julia Szmit i Hanna Dzik zdobyły złoto po roku treningów na łódce klasy 420.

Julia Szmit i Hanna Dzik zdobyły w Malezji złoto Mistrzostw Świata Juniorów ISAF w klasie 420. Młode zawodniczki osiągnęły największy sukces w karierze zaledwie po roku treningów na nowej większej łódce. W lipcu 2014 roku, podczas regat tej samej rangi rozegranych w Portugalii, Ewa Romaniuk i Katarzyna Goralska zajęły trzecie miejsce. Ewa i Kasia wywalczyły brąz pod koniec swej przygody z klasą 420 (dziś pływają na siedemdziesiątce), a Julia i Hania – na początku. Aż trudno sobie wyobrazić, czym jeszcze nas zaskoczą...

Podczas malezyjskich mistrzostw Polska zdobyła jeszcze jeden medal – trzecie miejsce wywalczyła Magdalena Kwaśna, utalentowana sterniczka rywalizująca w olimpijskiej klasie Laser Radial. Nasi startowali także w innych konkurencjach: Laser Radial, RS:X i 420 chłopców oraz 29er chłopców i 29er dziewcząt.

Jeszcze w 2014 roku Julia i Hania przez cały sezon pływały na optimiście. Dopiero jesienią zaczęły razem żeglować na nowej łódce. Zimą dotarły do Hiszpanii, gdzie zaplanowano treningi i pierwszy wspólny start w regatach. I właśnie wtedy okazało się, że stworzenie tej załogi było strzałem w dziesiątkę. – Choć jeszcze nie pływały dobrze technicznie, prowadziły w klasyfikacji generalnej swych pierwszych regat i dopiero po ostatnim wyścigu spadły na drugie miejsce – mówi Paweł Nowakowski z YKP Gdynia, trener mistrzyń świata. Przez cały 2015 rok dziewczyny spędziły ponad 200 dni na wodzie, co nawet na olimpijczykach z kadry narodowej musi robić wrażenie. Doskonaliły swe umiejętności z miesiąca na miesiąc. Startowały między innymi w regatach Kieler Woche, gdzie w licznej i bardzo silnej flocie potrafiły zajmować czołowe lokaty (ukończyły zawody na 22. pozycji).

Jesienią rozpoczęły się przygotowania do mistrzostw w Malezji. – Plan był trochę szalony, zastanawiałem się nawet, czy nie przesadzamy – mówi Paweł „Magic" Nowakowski. – Wspólnie z rodzicami dziewczyn uznaliśmy jednak, że nie ma sensu jechać do Azji na wycieczkę, więc należy zakasać rękawy. Rozpoczęliśmy zimowy maraton. Pod koniec października wizyta w San Remo – treningi z włoskimi załogami i start w regatach (szóste miejsce, pierwsze wśród kobiet). Na początku grudnia wracamy w okolice San Remo, gdzie zjawia się 60 załóg. Julia i Hania znów żeglują wspaniale. 10 grudnia wylatujemy na dwa tygodnie do Hongkonku. Na miejscu pożyczamy łódkę marki Nautivela – taką samą, na której dziewczyny będą żeglować podczas mistrzostw świata. Nawet akwen do treningów mamy podobny – porywisty silny wiatr z dużymi zmianami i w miarę płaska woda. Pobyt w Hongkonku pomogli zorganizować Marek Nostitz-Jackowski, który od lat pracuje w Azji z grupami laserowców, oraz Maciej Dziemiańczuk, trener kadry narodowej młodzieży i juniorów PZŻ. Z Hongkongu ekipa przenosi się na oddaloną o 2000 km wyspę Langkawi w Malezji, gdzie 27 grudnia rozpoczynają się mistrzostwa świata ISAF, najbardziej prestiżowa impreza w żeglarstwie juniorów. Na starcie 25 kobiecych załóg, między innymi z Australii, Nowej Zelandii, USA, Francji, Hiszpanii i Włoch. Obecność w tej flocie jest nobilitacją, podium – wyczynem, a złoto – sukcesem ze snów.

– Wiało nawet do 25 węzłów. Nie pamiętam takich regat w klasie 420, przez wszystkie dni utrzymywał się silny wiatr. Dopiero ostatni wyścig rozegrano przy słabszych podmuchach – mówi Paweł Nowakowski. Pierwsze trzy wyścigi to miejsca drugie, trzecie i czwarte. Polki były wtedy na drugiej pozycji w klasyfikacji generalnej. W czwartym starcie spadły poza dziesiątkę (13. lokata). Ale kolejne biegi znów były świetne – drugie miejsce, trzecie i dwa zwycięstwa. – W ostatnim, dziewiątym, wyścigu dziew-

Magdalena Kwaśna wywalczyła w Malezji brązowy medal w klasie Laser Radial. Fot. Christophe Launay

Powitanie na lotnisku. Gratulacje przyjmują nasze złotka i ich trener Paweł Nowakowski.

czyny miały zrobić wszystko, by walczące z nimi o złoto Australijki Nia Jerwood i Lisa Smith przypłynęły poza dziesiątką – mówi trener „Magic". – Nie wszystko ułożyło się po naszej myśli, Julka i Hania zajęły odległe 22. miejsce, ale rywalki także zaliczyły gorszy start i minęły metę na 13. pozycji.

Krzysztof Olejnik: Co zadecydowało o sukcesie Polek w dalekiej Malezji?

Paweł Nowakowski: O wyniku w żeglarstwie zwykle decyduje wiele czynników i nie inaczej było w wypadku Julki i Hani. Przepis oczywiście nie jest zbyt skomplikowany. Po pierwsze, musisz znaleźć utalentowanych i zdeterminowanych zawodników osiągających sukcesy w klasie Optimist. Konieczny jest dobry i bogaty program szkoleniowy. Niezbędne jest także wsparcie związku, który pomaga w zakupie sprzętu i logistyce. Spory udział w budowaniu tej załogi miał Adam Liszkiewicz, trener koordynator kadry juniorów zajmujący się skautingiem, czyli poszukiwaniem zdolnych młodych żeglarzy. Adam rozmawia z trenerami klubowymi i rodzicami, pomagając jednym i drugim dokonywać słusznych wyborów. Także rola rodziców jest trudna do przecenienia. Julka i Hania mają to szczęście, że w ich domach prawie wszystko kręci się wokół żeglarstwa dzieci. Nie waham się powiedzieć, że rodzice dziewczyn są po prostu pozytywnymi wariatami. Jeśli dodamy do tego wiarę zawodniczek we własne możliwości i odpowiedni stan umysłu, to otrzymamy przepis na sukces.

Bardzo pomocna może być także dodatkowa inspiracja. W Hongkongu pokazałem dziewczynom pomnik Bruce'a Lee. Załodze spodobało się motto słynnego aktora i mistrza sztuk walki: „Bądź jak woda – przystosowuje się do każdego naczynia, a może zniszczyć skałę". W Malezji, w trakcie regat, Julia znalazła wywieszony plakat aktora. Czasem przed zejściem na wodę mówiła pół żartem, pół serio: „Idę pogadać chwilę z Brucem".

W ostatnich dwóch sezonach Polki zdobywały brąz i złoto na Mistrzostwach Świata Juniorów ISAF w klasie 420. Mamy jakiś patent na tę łódkę?

Uczymy się i z roku na rok wiemy więcej. Z dwudziestkami pracuję już osiem lat. Przez ten czas pokonaliśmy przepaść, dziś jesteśmy w zupełnie innym miejscu. Odbudowa tej konkurencji w polskim żeglarstwie rozpoczęła się od programu PZŻ polegającego na kompletowaniu jachtów wspólnie z klubami – sekcje, które zakupiły żagle i omasztowanie, otrzymały związkowy kadłub. Dziś nasza flota to około 30 łódek. Dziesięć załóg ściga się na dość wysokim poziomie. Najlepsze zdobywają medale na międzynarodowych imprezach. Ewa Romaniuk i Katarzyna Goralska w 2014 roku były mistrzyniami Europy. Oprócz naszego YKP Gdynia szkolenie prowadzą kluby Spójnia Warszawa, MKS 2 Warszawa, SEJK Pogoń Szczecin, powstaje także nowy klub Junga Olsztyn, gdzie pracę rozpocznie Marcin Mickiewicz.

Ale chyba niełatwo rozpocząć szkolenie w klasach dwuosobowych, gdy klub ma tylko optimisty i lasery. Zwykle barierą są koszty.

Wiele zależy od chęci i determinacji. Poza tym na łódce żegluje dwóch zawodników, więc koszty można dzielić.

Kiedy najlepiej rozpocząć treningi na dwudziestce?

Konieczne jest solidne szkolenie na optimiście i przetarcie w grupie A. Oczywiście nie ma sensu trzymać dzieci na tej łódce, gdy waga nie pozwala im na skuteczną rywalizację. Julka i Hania mogły jeszcze rok pływać na optimiście, ale uznaliśmy, że to dobry moment na zmianę klasy. Pamiętajmy, że na dwudziestce pływa się dość krótko, zwykle 2, 3 lata. Później należy się przesiąść na klasę olimpijską.

Trener Zdzisław Staniul mówił w sierpniu ubiegłego roku na łamach „Wiatru", że można rozpocząć szkolenie w klasie 420, a później się przesiąść na olimpijskiego skiffa 49er. Można też pływać na łódce klasy 29er, by później kontynuować karierę na siedemdziesiątce. Co o tym sądzisz?

W całości się z tym zgadzam. Znamy mistrzów świata i medalistów olimpijskich w klasie 49er, którzy wcześniej zdobywali medale na 420.

Jakie warunki fizyczne powinna mieć załoga dwudziestki?

Optymalna łączna waga sternika i załoganta to 118 kg. Nasze dziewczyny ważą mniej, mają razem 106 kg. Ale jak widać, doskonale radzą sobie w silnych wiatrach. Kilogramy można oszukać sprawnością fizyczną, przygotowaniem motorycznym i wolą walki. Podczas malezyjskich mistrzostw polska załoga miała doskonałą prędkość. Gdy pytałem dziewczyn, czy ktoś jest szybszy, odpowiadały: „Nie, nikt nie jest szybszy od nas". To zasługa dobrej technicznej żeglugi oraz trymu sprzętu.

Jakie kolejne wyzwania?

Już rozpoczęliśmy przygotowania do sierpniowych mistrzostw Europy, które w środku lata będą rozgrywane na węgierskim Balatonie. To wspólna impreza dla dwudziestek i juniorów z klasy 470.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

NA CZYM POLEGA SKAUTING?

Adam Liszkiewicz: „Nie chcemy gubić utalentowanych zawodników, którzy kończą przygodę z klasą Optimist. Obserwujemy młodych żeglarzy i staramy się wytyczać im ścieżki prowadzące do olimpijskiego sportu. Maciej Dziemiańczuk zajmuje się juniorami z desek, olimpijskich laserów, finna i klasy 470, natomiast pod moją opieką są zawodnicy z klas Cadet, 420, 29er, 49er, Laser 4.7 i Optimist. Odwiedzam wybrane regaty i jestem w kontakcie z Przemkiem Strusiem, trenerem głównym polskiego optimista, oraz Tomkiem Figlerowiczem, prezydentem PSKO. Powstanie załogi Julia Szmit – Hanna Dzik to jeden z efektów tej dobrej współpracy".

WIATR
ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, 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.

„Wiatr" magazine is a member of The Polish Chamber of Marine Industry and Water Sports

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

„Wiatr" magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring

„WIATR" MAGAZINE IS THE WINNER OF POLISH YACHTING ASSOCIATION'S GOLDEN BELL AWARD 2013

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

Polskie bojery uciekły światu

Nawet kapryśna zima nie przeszkodziła polskim bojerowcom w udowodnieniu rywalom, kto rządzi na lodzie w klasie DN. Najpierw, w połowie stycznia, Robert Graczyk zdobył tytuł Międzynarodowego Mistrza Niemiec. Regaty rozegrano na nadmorskim zalewie Saaler Bodden. Drugie miejsce zajął Tomasz Zakrzewski, a czwarte – Michał Burczyński. Pod koniec stycznia w Szwecji Karol Jabłoński po raz dziesiąty w karierze został mistrzem świata, a Michał Burczyński wywalczył srebro. W zawodach rywalizowało 160 zawodników. Tuż po tej imprezie odbyły się mistrzostwa Europy – drugie miejsce znów dla Michała Burczyńskiego (Jabłoński tym razem był czwarty, a na piątej pozycji regaty ukończył Tomasz Zakrzewski).

Ostatnie kilka lat to imponujące pasmo sukcesów polskich bojerowców, dla których Karol Jabłoński (54 lata) jest mentorem i inspiracją. W 2012 roku został mistrzem Europy po kilkuletniej przerwie w bojerowych startach (pracował wtedy w zespole rywalizującym o Puchar Ameryki). Rok później, mimo choroby, obronił tytuł. W 2014 roku trzeci raz z kolei został mistrzem kontynentu i wywalczył złoto na mistrzostwach świata – pierwsze po 11 latach. Tamte pamiętne regaty rozegrano w Estonii, były udane także dla innych Polaków – Michał Burczyński zdobył

Karol Jabłoński.

srebro, a Tomasz Zakrzewski – brąz. Drugi raz w przeszło 40-letniej historii mistrzostw świata Polacy zajęli wszystkie miejsca na podium. W 2015 roku w kanadyjskim Kingston Jabłoński po raz dziewiąty został mistrzem świata w klasie DN. Wywalczył też złoto mistrzostw Europy – siódme w karierze i czwarte z kolei (wygrywając wszystkie pięć wyścigów).

W Szwecji po pierwszych trzech wyścigach tegorocznych mistrzostw świata prowadził Michał Burczyński. Przed rozpoczęciem ostatnich biegów Karol zajmował czwartą pozycję. – W pierwszym wyścigu ostatniego dnia zawodów, okrążając górny znak na szóstej pozycji, za mocno ruszyłem rumplem przy odpadaniu i ślizg obrócił się o 360 stopni – relacjonuje Karol Jabłoński. – Mój bojer się zatrzymał, a rywale nie czekali – finiszowałem na 20. miejscu. Nie byłem zadowolony z szybkości, więc zmieniłem ustawienie. W następnym biegu było już lepiej. Na ostatnim okrążeniu awansowałem z piątego na drugie miejsce i zapaliło się światełko w bardzo długim tunelu. Znów byłem w grze o medal, ze wskazaniem na brąz. Nie mogłem popełnić żadnego błędu w ostatnich dwóch wyścigach i musiałem przylecieć na metę przed moimi bezpośrednimi rywalami. Oba starty ukończyłem na drugim miejscu i tym samym zdobyłem tytuł mistrza świata – po raz dziesiąty w karierze i po raz trzeci z kolei. Żeglowałem poprawnie taktycznie, nie ryzykując kolizji i sytuacji protestowych. Jestem bardzo szczęśliwy. Dziękuję wszystkim za trzymanie kciuków i zdrowaśki. Bez tego na pewno bym nie wygrał.

Karol jest królem lodu wszech czasów – żaden inny żeglarz nie ma aż tylu tytułów w klasie DN. W historii mistrzostw świata wywalczył też cztery srebrne medale. Co ciekawe, ani razu nie stawał po tej imprezie na trzecim stopniu podium. Swoje pierwsze złoto wywalczył w 1992 roku, także w Szwecji.

Tarnowski czwarty na Florydzie

W Miami na Florydzie ponad 700 zawodników z 64 krajów rywalizowało w regatach z cyklu Puchar Świata ISAF. Paweł Tarnowski zajął czwarte miejsce w windsurfingowej klasie RS:X. – Jak na początek sezonu to bardzo dobry wynik. Była duża szansa na medal, ale nie ustrzegłem się błędów. Mimo to jestem zadowolony – powiedział nam Paweł, który za ubiegłoroczne mistrzostwo Europy otrzymał nominację w konkursie Żeglarz Roku 2015, zaliczając w plebiscycie „Wiatru" wysokie trzecie miejsce. Szóstą lokatę zajął za oceanem Przemysław Miarczyński, a złoto zdobył Holender Dorian van Rijsselberghe. Wśród pań Małgorzata Białecka, ubiegłoroczna wicemistrzyni Europy, także nominowana w konkursie Żeglarz Roku 2015, ukończyła zawody na siódmej pozycji. Maja Dziarnowska była dziesiąta. Pierwsze miejsce zajęła Bryony Shaw z Wielkiej Brytanii.

Do wyścigu medalowego klasy Laser nie zakwalifikował się Kacper Ziemiński. Nasz reprezentant na igrzyska olimpijskie w Rio de Janeiro ukończył regaty na 14. pozycji. Zwyciężył słynny Brazylijczyk Robert Scheidt. Wśród pań rywalizujących w klasie Laser Radial Agata Barwińska zajęła 20. miejsce. Najlepsza była Belgijka Evi Van Acker. Z rywalizacji w klasie 49er wycofała się załoga Tomasz Januszewski i Jacek Nowak. Powodem była kontuzja pleców Jacka. Kolejna edycja pucharu świata rozpocznie się pod koniec kwietnia we francuskiej miejscowości Hyères.

Paweł Tarnowski: „Nie ustrzegłem się błędów, ale mimo to jestem zadowolony z wyniku". Fot. Cezariusz Piórczyk

Jakub Gołębiowski z MOS Iława na wodach Zatoki Puckiej podczas regat z cyklu Energa Sailing Cup. Czy w tym roku znów powieje z taką siłą? Fot. Energa Sailing

Energa Sailing na Wiatr i Woda

Spotkanie z kadrowiczami z Energa Sailing Team Poland oraz konferencja prasowa na targowej scenie – czwarta edycja programu Energa Sailing rozwinie skrzydła podczas warszawskich targów Wiatr i Woda. Zapraszamy na wystawę w sobotę 12 marca.

Ponad 900 dzieci z dziesięciu ośrodków zapisano do tegorocznej edycji programu. Zainteresowanie żeglarskimi zajęciami jest niezwykłe – w niektórych miastach było trzy razy więcej chętnych, niż miejsc. Aby się nie spóźnić, należało zapisać dziecko przez internet pierwszego lub drugiego dnia rekrutacji. Warszawa, Poznań, Wrocław, Kraków, Gdynia, Gdańsk, Olsztyn, Szczecin, Kalisz i Sopot – mamy już 10 ośrodków Energa Sailing, zasięg programu stawia go wśród największych tego typu projektów w sportach wodnych nie tylko w Polsce, ale także na świecie.

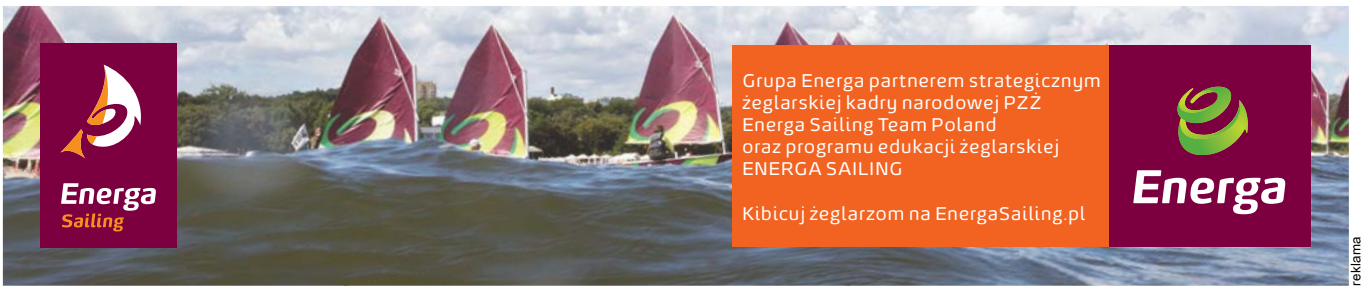
– Współpracujemy ze szkołami, szkolimy za darmo nauczycieli, w lutym zorganizowaliśmy w Narodowym Centrum Żeglarstwa w Gdańsku szkolenie kadr; instruktorów, regionalnych koordynatorów

Gosia Białecka, patron programu Energa Sailing.

i rzeczników prasowych – mówi Maciej Szafran z Polskiego Związku Żeglarskiego. – Wciąż jednak bardzo ważnym elementem naszej żeglarskiej edukacji są rodzice. To właśnie oni w wielu przypadkach inspirują dzieci, wskazując żeglarstwo jako doskonały pomysł na sportowy rozwój, czasem nawet mobilizują placówki edukacyjne, by aktywniej włączały się do programu.

– Nie zapominamy też o starszych zawodnikach, którzy będą w tym roku rywalizować w sześciu regatach z cyklu Energa Sailing Cup. Oraz o tych, którzy mają już na koncie pierwsze sportowe sukcesy. Chcemy, by kontynuowali swój rozwój, dlatego poszerzamy program stypendialny – dodaje Maciej Szafran.

Energa Sailing to program popularyzacji żeglarstwa realizowany przez PZŻ i Grupę Energa. Projekt ma cztery filary: edukację żeglarską dla najmłodszych, cykl regat w klasie Optimist Energa Sailing Cup, wsparcie kadry narodowej Energa Sailing Team Poland oraz wsparcie prestiżowych regat Energa Sopot Match Race. Sportowej edukacji dzieci patronują trzy urzędy: Ministerstwo Sportu i Turystyki, Ministerstwo Edukacji Narodowej oraz Rzecznik Praw Dziecka. Edukacja polega nie tylko na szkoleniu żeglarskim, ale także na propagowaniu zdrowego stylu życia i bezpieczeństwa nad wodą. Przez trzy lata w programie Energa Sailing udział wzięło ponad 3 tys. dzieci w wieku od 7 do 9 lat (klasa Optimist) oraz od 9 do 11 lat (windsurfing). Do klubów przekazano 70 optimistów z kompletem wyposażenia, 40 kompletów do windsurfingu oraz żagle, kamizelki i materiały edukacyjne. Grupa Energa wspiera również reprezentantów Polski przygotowujących się do igrzyskach olimpijskich Rio de Janeiro 2016.



reklama

Trofeum zostaje w rękach Peyrona

Katamaran „Spindrift 2" opłynął świat w 47 dni, 10 godzin, 59 minut i 2 sekundy. Do rekordu zabrakło doby i 21 godzin.

Nieco wolniejszy „IDEC Sport" Francisa Joyona miał zaledwie sześć osób na pokładzie. Fot. Jean Marie Liot

Pasjonująca rywalizacja dwóch trimaranów walczących o Trofeum Juliusza Verne'a, czyli o rekord w okołoziemskiej żegludze załogowej, zakończyła się niepowodzeniem. Ani 140-stopowy „Spindrift 2" (dawny „Banque Populaire V") z 14-osobową załogą Yanna Guicharda, ani starszy o kilka lat 105-stopowy „IDEC Sport" (dawniej „Groupama 3") z 6-osobową ekipą Francisa Joyona nie zdobył trofeum. Rekord należy do Loïcka Peyrona, który w 2012 roku płynął 45 dni, 13 godzin, 42 minuty i 53 sekundy (Loïck zdobył Trofeum Juliusza Verne'a na jachcie, który teraz, po zmianie barw, żeglował pod nazwą „Spindrift 2").

Przed startem wydawało się, że załoga mniejszego jachtu jest bez szans. Ale Joyon wierzył, że znacznie lżejszy trimaran, z nieliczną załogą (lżejszą od ekipy rywali o ponad 600 kilogramów) oraz mniejszymi zapasami żywności, ma szanse walczyć o rekord. Oba jachty wyruszyły tego samego dnia, w odstępie kilku godzin. Od początku prowadził większy „Spindrift 2", który pokonywał prawie 600 mil na dobę. Jachty żeglowały wolniej niż Peyron w 2012 roku, ale nie miały dużej straty. Kiedy na Oceanie Indyjskim mocniej przywiało, „IDEC Sport" ustanowił rekord trasy z Afryki (przylądek Igielny) do Tasmanii – płynął zaledwie 6 dni, 23 godziny i 4 minuty (dobę i pięć godzin szybciej od rywala). Na Pacyfiku oba jachty wyprzedzały w wirtualnym wyścigu rekordową jednostkę i znów załogi mogły liczyć na rekord. Co ciekawe, po trzech tygodniach rejsu, nieopodal Nowej Zelandii, trimarany Guicharda i Joyona się spotkały...

Na Pacyfiku było jednak gorzej. Słabe wiatry spowolniły jachty, a rozległy wyż zepchnął je daleko na północ, co spowodowało wydłużenie trasy. Mimo to przy przylądku Horn „Spindrift 2" zameldował się po 30 dniach żeglugi, a „IDEC Sport" dzień później. Atlantyk niestety nie pozwolił na szybką żeglugę. Słabe i zmienne wiatry, rozbudowany wyż w sąsiedztwie Wyspy Świętej Heleny, wydłużona strefa wiatrów równikowych – wszystko to spowodowało, że z godziny na godzinę szansa na rekord malała.

Na mecie w Breście „Spindrift 2" zameldował się po 47 dniach, 10 godzinach, 59 minutach i 2 sekundach. Do rekordu zabrakło doby, 21 godzin, 16 minut i 9 sekund (to około 1000 mil). „IDEC" był niewiele wolniejszy, na metę dotarł po 47 dniach, 14 godzinach i 47 minutach. Na mecie wskazywano za to, że był szybszy od rekordowego rejsu Francka Cammasa z 2010 roku na tym samym jachcie. Sześcioosobowa załoga była wyczerpana. Żegluga po okołoziemski rekord w dwuosobowych wachtach na tak wielkim jachcie dała im się we znaki. Żaden z członków załogi jednak nie powiedział, że rzuca tę robotę lub robi sobie dłuższą przerwę. „Taka praca" – skwitował Alex Pella.

Co dalej? W rozmowie telefonicznej Francis Joyon zapowiedział kolejną próbę już najbliższej jesieni. Załoga Yanna Guicharda była bardziej powściągliwa. Warto zwrócić uwagę, że na oceanach pojawia się nowy rywal i kolejny kandydat do rekordu – trimaran „Macif" o długości 100 stóp. Do walki o Trofeum Juliusza Verne'a stanie najpóźniej za dwa lata.

Marek Słodownik

FOT. SPINDRIFT RACING

YACHT CHARTER PALME

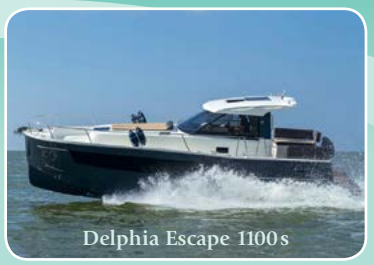
Wakacje na jachcie – Berlin, Brandenburgia oraz Mecklemburgia-Pomorze Przednie

www.yachtcharterpalme.de

ABIM Classic 98 OK

Reline Classic 1225 AC

Delphia Escape 1050


Delphia Escape 1100s

PALME MARIN

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

Serwis i obsługa w języku polskim!

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

Motorowa rewolucja w Delphia Yachts

Premierowy jacht z oleckiej stoczni cieszył się ogromnym zainteresowaniem na targach w Düsseldorfie. Stoisko firmy odwiedzali nie tylko potencjalni klienci, ale także przedstawiciele konkurencyjnych stoczni, którzy chwalili polski produkt – pierwszy egzemplarz modelu Escape 1150 Voyage, który otwiera nowy rozdział w motorowej produkcji Delphia Yachts.

Escape 1150 Voyage to pierwsza łódź z zupełnie nowej linii motorowych cruiserów. Dotychczas jednostki motorowe z Olecka zdobywały uznanie głównie armatorów z północnej Europy. Wszystkie spacerowe konstrukcje miały salon, kambuz i sypialnie pod pokładem. Takie rozwiązanie doskonale się sprawdza w chłodniejszym klimacie, jednak nieco gorzej w śródziemnomorskim, gdzie podczas rejsów większość czasu spędzamy na zewnątrz. Dlatego potrzebna była zmiana: zupełnie nowe spojrzenie na jachty motorowe. Klienci z Włoch, Francji i Grecji czekali na projekt z łóżkiem w kokpicie i górnym salonem wyposażonym w kambuz. Koncepcję oraz design modelu Escape 1150 Voyage opracował Tomasz Rosiński mający duże doświadczenie w projektowaniu łodzi motorowych i doskonale znający oczekiwania armatorów. W pracach uczestniczył także zespół projektowy stoczni Delphia Yachts. Jak się wam podoba nowy cruiser?

Nowy Escape 1150 Voyage. Premiera na marcowych targach Wiatr i Woda w Warszawie.

Na łódź wchodzimy przez dużą platformę kąpielową. Na rufie są dwie wygodne dwuosobowe kanapy – jedna zwrócona przodem do dziobu, druga – do rufy. Kanapy mają wspólne oparcie, ale prosty mechanizm pozwala zamienić je w szeroki materac słoneczny. Drugi dwuosobowy materac jest w części dziobowej. Dodatkowy pokład do słonecznych kąpieli będzie natomiast montowany w wersji sunfly, w której cały dach kabiny stanie się łóżkiem. Jednostka zaprezentowana na targach była prototypem w wersji standardowej – bez materaców na dachu, ale za to z szerokim elektrycznie otwieranym lukiem. I nie są to zwykłe przesuwane okienka, ale całkowicie otwierany dach. Można go otworzyć w salonie, w kokpicie albo od razu jedną i drugą część – nad głową mamy wtedy tylko niebo. Stocznia proponuje też rozsuwany dach z materiału nad salonem i kokpitem – takie rozwiązanie zrobi z nowej łódki jednostkę całkowicie otwartą.

Z kokpitu wchodzimy do salonu przez przesuwane szklane drzwi. Na lewej burcie jest kambuz z kuchenką, piekarnikiem i zlewozmywakiem. Na prawej, na lekkim podwyższeniu, mamy jadalnię ze stołem i dwuosobową kanapą. Natomiast z przodu – stanowisko sternika i szeroki fotel nawigatora, który można obrócić tyłem do kierunku żeglugi. Dodatkowe boczne drzwi prowadzą na prawą burtę i dalej na dziób lub do kokpitu.

Z salonu do części mieszkalnej schodzimy po lekko skręconych schodach. Są tam dwie duże i wysokie dwuosobowe kabiny, każda z toaletą i prysznicem. Jak na jacht o długości niespełna 11 metrów to prawdziwy luksus.

Arek Rejs

Do salonu prowadzą przesuwane szklane drzwi.

Dziobowa kabina z wygodnym szerokim łóżkiem.

FOT. DELPHIA YACHTS

Łódź Calipso napędzana słońcem

Jacht motorowy „Solarny Podróżnik", czyli Calipso 23 ze stoczni Calipso Yacht zasilany energią słoneczną, przeszedł mazurskie testy. Mogą one zrewolucjonizować rynek kabinowych łodzi elektrycznych.

O zasilaniu z nieba marzyło wielu, ale próby często kończyły się tak, że moc baterii wystarczała jedynie do pracy sprzętu nawigacyjnego i telewizora. Teraz mamy natomiast mazurski jacht motorowy, który nie hałasuje, może pływać po akwenach objętych strefą ciszy i na dodatek sprawnie żegluje nawet wtedy, gdy na niebie nie ma słońca. Czary!

Dach nad kokpitem pokryto wydajnymi panelami fotowoltaicznymi o łącznej mocy 1480 W. Zbiornik paliwa zastąpiono akumulatorami o pojemności 260 Ah, a silnik spalinowy – elektrycznym o mocy 7,5 kW. „Solarny Podróżnik" jest cięższy od seryjnej jednostki mniej więcej o 300 kg. Dla łodzi ważącej 1500 kg to sporo, ale przecież nie waga jest najistotniejsza, ale ekonomia i niezależność żeglugi.

Jacht zwodowano w czerwcu na przystani Pod Dębem. Po wyposażeniu łodzi w niezbędny osprzęt „Podróżnik" wyruszył w pierwszy testowy rejs na jezioro Guzianka Wielka. Trasa krótka – niespełna 8 km. Niebo całkowicie zachmurzone. Mimo to średnia prędkość wyniosła 5,8 km/h, a maksymalna – 7,2 km/h. Takie same parametry zanotowałem podczas testu tego modelu z tradycyjnym silnikiem spalinowym o mocy 20 KM. Przez prawie dwie godziny jacht zużył 10 proc. energii zgromadzonej w akumulatorach. To zachęciło armatora – firmę J D Inżynieria Ruchu i stocznię Calipso Yacht do odważniejszych wyzwań. „Solarny Podróżnik" wyruszył na szlak o długości

Elementy instalacji elektrycznej ukryto w bakiście.

20 km. Znów przy zasłoniętym chmurami niebie. Po ponad pięciu godzinach, przy średniej prędkości 3,8 km/h, akumulatory straciły zaledwie 20 proc. energii. Jacht osiągnął maksymalną prędkość 9,9 km/h. Z motorem spalinowym ani razu nie żeglowałem tą łodzią z taką prędkością. Poprzeczka poszła więc w górę. „Podróżnik" wyruszył na jezioro Tałty, prawie 34 km od portu macierzystego. Tym razem zza chmur nieśmiało wyglądało słońce. Ta podróż również trwała ponad pięć godzin, ale średnia prędkość wyniosła 6,2 km/h, a zużycie energii tylko 6 proc. Następnego dnia chmury zniknęły niemal całkowicie. Po trzech godzinach żeglugi energia akumulatorów pozostała nienaruszona.

W ostatnią testową trasę „Solarny Podróżnik" wypłynął w połowie sierpnia. Szlak wiódł z Bełdan na kraniec Mamr – to prawie 76 km. Ta podróż trwała niemal 13 godzin. Silnik wykorzystał w tym czasie 30 proc. energii akumulatorów. Następnego dnia do godz. 11.00 panele solarne całkowicie uzupełniły energię.

Podczas wszystkich testowych rejsów jacht pokonał 650 km i ani razu nie musiał korzystać z zewnętrznego zasilania. Przy pełnym zachmurzeniu łódź pokonywała 20 km, zużywając jedynie 20 proc. energii. Reszta energii pozwalała bez ograniczeń korzystać z urządzeń pokładowych (radio, telewizja, komputer, światło, lodówka). Przy częściowym zachmurzeniu system pozwalał odzyskać owe 20 proc. energii w cztery, pięć godzin, zaś przy słonecznej pogodzie wystarczyły trzy godziny. Płynąc z prędkością 5, 6 km/h, jacht pobiera 600, 650 W mocy. W słoneczne dni zużywa jedynie energię z paneli, więc oszczędzamy tę zgromadzoną w akumulatorach.

Podstawowa wersja łodzi przystosowanej do napędu spalinowego kosztuje 98 tys. zł netto (bez silnika). Natomiast na jednostkę napędzaną słońcem musimy wydać 130 tys. zł netto (z silnikiem). Tylko że wtedy już nie musimy się martwić o odległość do kolejnej stacji paliw. A do uszu dochodzą jedynie odgłosy fal i wiatru.

Arek Rejs

Calipso 23 ma 7,3 m długości, 2,8 m szerokości, a zanurzenie wynosi zaledwie 0,3 m. Załoga może liczyć sześć osób. Kokpit z kanapami, stołem, umywalką i sterówką jest bardzo przestronny. Pod kokpitem, prostopadle do osi jachtu, mamy niewysoką sypialnię z dwuosobowym łóżkiem. Po lewej znajduje się toaleta z chemicznym WC i umywalką. Salon jest wysoki i jasny. Prawą stronę zajmuje jadalnia z dużym stołem i dwoma dwuosobowymi kanapami, które można przekształcić w łóżko. Na lewej burcie jest kambuz z szufladową lodówką, zlewem i kuchenką. A dziobową część zajmuje otwarta dwuosobowa sypialnia.

Kontakt: Stocznia CALIPSO YACHT
tel. 608 348 345
calipso@calipso-yacht.pl
www.calipso-yacht.pl

„Solarny Podróżnik" w strefie ciszy.

Model Sport 23 dostępny jest z mocnymi silnikami benzynowymi Mercruiser i Volvo Penta oraz z silnikami Diesela Volvo Penta i Hyundai.

40 węzłów w morskim kabriolecie

Gdyńska firma Skeiron oferuje eleganckie rekreacyjne łodzie motorowe typu day cruiser, o długościach od sześciu do ośmiu metrów, z niewielką kabiną oraz w wersji open. W listopadowym wydaniu „Wiatru" pisaliśmy o modelach z silnikami elektrycznymi, dzięki którym możemy aktywnie spędzać czas na akwenach objętych strefami ciszy. Dziś przedstawiamy łodzie z tradycyjnymi zaburtowymi motorami spalinowymi o niskiej mocy oraz z silnikami wewnętrznymi o mocy do 300 KM. Pierwsze z nich (modele Cruise) pozwalają pływać bez uprawnień motorowodnych z prędkością spacerową, drugie (modele Sport) – nawet z szybkością 40 węzłów.

Łodzie Energy stylizowane są na tradycyjne włoskie motorówki. Świetnie się prezentują, są praktyczne, doskonale wykonane i stosunkowo niedrogie – na przykład model Energy 18 wraz z wbudowanym silnikiem elektrycznym kosztuje około 24 tys. euro. Natomiast większy model 23, o długości niespełna ośmiu metrów, wyposażony w silnik o mocy 20 KM, kosztuje około 33 tys. euro. To idealne propozycje dla firm czarterowych, dla właścicieli przybrzeżnych hoteli, pensjonatów oraz ośrodków wypoczynkowych.

Jeśli jednak armator oczekuje czegoś więcej, chce poczuć wiatr we włosach, holować narciarza wodnego i rozpędzić swą łódź do prędkości 40 węzłów, wówczas powinien przejrzeć ofertę modeli Sport 23 z mocnymi silnikami benzynowymi Mercruiser i Volvo Penta lub z silnikami Diesela Volvo Penta i Hyundai.

Wszystkie modele z grupy Sport, przeznaczone do szybkiej żeglugi ślizgowej, mają zmieniony kształt dna – w dziobowej części widzimy wyraźne ostre V, natomiast w rufowej dno jest prawie płaskie. Silnik ukryto w przedziale rufowym. W kokpicie zamontowano tylną kanapę, burtowe siedziska, stolik oraz sterówkę. Dodatkowym wyposażeniem łodzi jest podnoszony i opuszczany dach, który może pełnić funkcję górnego pokładu słonecznego. Po zacumowaniu przy pomoście wystarczy nadusić przycisk na pilocie i dach automatycznie opada – przykrywa cały kokpit, chroniąc go przed deszczem i nieproszonymi gośćmi. Dach posiada system umożliwiający jego odpowiednie obniżenie pozwalające przepłynąć pod niskim mostem.

W kabinie jest dwuosobowa koja oraz miejsce na toaletę chemiczną. Dach nad kabiną można zamontować na siłownikach – wystarczy go unieść, by przewietrzyć wnętrze i powiększyć przestrzeń.

Łodzie Sport 23 Cabin dostarczane są w dwóch wersjach stylistycznych różniących się wyposażeniem, materiałami i kolorami (White Line oraz Prestige Line). Zerknijmy zatem na cennik. Gdy wybierzemy silnik benzynowy Volvo Penta V6 200 HP SX, zapłacimy 43,3 tys. euro (White Line) lub 51,1 tys. euro (Prestige Line). Wybierając silnik Diesela, za łódź z motorem Volvo Penta D3 200 HP EVC DPS zapłacimy 59,7 tys. euro (White Line) lub 67,5 tys. euro (Prestige Line).

Kontakt z dystrybutorem:
Skeiron, 601 997 951, www.skeiron.pl.

Po prawej sterówka, na środku wejście do kabiny.

Silnik ukryto w przedziale rufowym. W kokpicie zamontowano kanapę, burtowe siedziska i stolik.

SPORT 23 CS CABIN – PRESTIGE LINE	
Długość	7,8 m
Szerokość	2,42 m
Zanurzenie	0,50 m
Zbiornik paliwa	270 l
Zbiornik wody	100 l
Masa	2000 kg
Załoga	8 osób
Kategoria CE	B

Sealine C 330. Prędkość maksymalna: ponad 30 węzłów. Dach z tkaniny obsługujemy ręcznie, a szklany dach w salonie – automatycznie.

Brytyjska tradycja w nowych szatach

Brytyjskie łodzie Sealine C 330 i Sealine S 330 otrzymały w styczniu prestiżowy tytuł Motor Boat 2016 (kategoria: sportowy cruiser do 45 stóp). Nagrodę przyznał magazyn „Motor Boat & Yachting", najstarsze europejskie wydawnictwo poświęcone jachtom motorowym. Jednostki wprowadza na rynek niemiecka Grupa Hanse, ale o zachowanie tradycyjnego charakteru wyspiarskiej marki zadbał brytyjski projektant Bill Dixon.

Prototyp młodszego modelu C 330 zaprezentowano na targach w Düsseldorfie w 2015 roku. Jesienią testowałem jacht w pobliżu małej włoskiej miejscowości Lavagna. Wersję S 330 poznaliśmy rok wcześniej. Obie jednostki zbudowano na tym samym kadłubie. Dostępne są z tymi samymi silnikami. Jachty mają ponad 10 metrów długości, ale na wodzie wyglądają na znacznie większe. Po obu stronach mamy duże przyciemniane okna, które rozpoczynają się prawie na dziobie i kończą przed śródokręciem. Na lewej burcie jest jeszcze jedno duże trapezowe okno w tylnej części – doświetla podwójną kabinę rufową. Czym zatem różnią się oba modele? Najwyraźniej różnice widać w zabudowie salonu. W modelu S 330 nie jest on odgrodzony od kokpitu, a dach otwiera się całkowicie. Poza tym kanapa rufowa łączy się z kanapą w otwartym salonie i ramionami obejmuje duży drewniany stół, a kambuz umieszczono w części mieszkalnej (na pokładzie jest jedynie letnia kuchnia z lodówką i grillem).

Skupmy się na nowszym modelu C 330. Z platformy kąpielowej przechodzimy do kokpitu przez drzwiczki na prawej burcie. Mamy tu dużą kanapę w kształcie litery L. Ścianę między kokpitem a salonem podzielono na dwie części. Z lewej są dwuskrzydłowe harmonijkowe drzwi, a z prawej – podnoszone okno i składany drewniany bar, który łączy się z blatem kuchennym w salonie. To świetny pomysł! Po co montować mały barek w kokpicie, skoro możemy korzystać z głównej kuchni. Gdy otworzymy drzwi i rozsuniemy dach, czujemy się jak na otwartej łodzi. Dach z tkaniny nad kokpitem obsługujemy ręcznie, natomiast szklany dach w salonie otwieramy automatycznie.

Z kokpitu możemy przejść na dziób. Najlepiej przez półpokład na prawej burcie – jest 13 cm szerszy od lewego. Na łodziach tej wielkości na dziobie zwykle umieszcza się materac, windę kotwiczną i schowki na odbijacze. Na Sealine C 330 jest coś więcej – trzyosobowa kanapa. Skąd się wzięła? Otóż projektanci zadbali o to, byśmy z materacy mogli łatwo zrobić kanapę z wygodnym miejscem na nogi. Chyba pierwszy raz spotkałem kanapę dziobową na 10-metrowym cruiserze.

Zapraszamy do środka. Salon C 330 jest bardzo jasny. Ogromne okno na lewej burcie sięga od dachu do bocznego półpokładu. Przednia szyba jest jedną wielką taflą szkła. Na prawej burcie, przy stanowisku sternika, są przeszklone przesuwane drzwi. Z lewej strony zamontowano sofę, która

S 330. Salon nie jest odgrodzony od kokpitu.

Bogaty pulpit sterówki robi duże wrażenie.

Sealine C 330. Składany drewniany bar łączy się z blatem kuchennym w salonie.

Po lewej kanapa i stół, po prawej – kuchnia.

otacza duży stół. Po przeciwnej stronie mamy kambuz z dwupalnikową kuchenką gazową, piekarnikiem, zlewem, lodówką, dużym blatem roboczym i barem. Gdy nie korzystamy z kuchni, całą roboczą część przykrywamy drewnianym blatem. Oczywiście jest też mnóstwo schowków. Oprócz tradycyjnych szuflad i szafek są schowki pod podłogą i schodami. Każda wolna przestrzeń jest wykorzystana – nawet ta pod fotelem sternika. Pracownicy stoczni nazwali to miejsce żartobliwie kabiną teściowej.

Oba modele mają dwie dwuosobowe kabiny sypialne i WC z prysznicem. Znajdują się pod podłogą salonu i pokładu dziobowego. Na łodzi C 330 do wszystkich pomieszczeń wchodzimy z niewielkiego jasnego korytarza, natomiast na S 330 na pokładzie mieszkalnym mamy jeszcze dolny salon i główny kambuz. Oczywiście w tej wersji kabiny są przez to nieco mniejsze.

Jachty Sealine są bardzo stabilne i bezpieczne. Dają też dużo radości z żeglugi. Maksymalna prędkość modelu S 330 to prawie 32 węzły. Nie jest to mistrzostwo świata, ale za to łódź bardzo dobrze przyspiesza, a zwroty przy każdej prędkości wykonuje niemal jak łódź typowo sportowa. Nowy model C 330 zbudowano na tym samym kadłubie, ale to jacht cięższy niemal o pół tony. Porównanie osiągów było wyjątkowo łatwe, gdyż obie testowane przez nas jednostki miały taki sam zestaw motorów (2 x Volvo Penta D3, każdy o mocy 220 KM). Co ciekawe, na cięższym modelu C 330 osiągnęliśmy niemal taką samą prędkość maksymalną jak na S 330 (30,5 węzła przy obrotach 3950 rpm). Prędkość podróżną ustaliliśmy mniej więcej na 24 węzły przy obrotach 3500 rpm. Zużycie paliwa wynosiło wtedy 69 l/h. Stocznia poleca prędkość eko, czyli 21 węzłów przy obrotach 3200 rpm. Spalanie spada wówczas do 58 l/h.

Łódź przyspiesza bardzo sprawnie. Na wejście w ślizg potrzebuje około 10 sekund, a na osiągnięcie prędkości 30 węzłów – około 30 sekund. S 330, wchodząc w ślizg, trochę mocniej zadzierała dziób i jeżeli prowadzimy siedząc, na chwilę tracimy widoczność przed dziobem. Natomiast w C 330 widoczność jest doskonała przy wszystkich prędkościach i manewrach. Przesuwane drzwi sterówki w C 330 i system Aquamatick z joystickiem (zastosowany w obu jednostkach) dodatkowo ułatwiają manewry w marinie.

Gdybym miał wybierać jacht dla siebie, postawiłbym na nowszy model C 330. Jest tak samo sprawny i dynamiczny jak bliźniacza jednostka i gwarantuje tę samą radość z prowadzenia. Jest trochę cięższa, ale zarazem bardziej komfortowa. I zapewne lepiej się sprawdzi w naszym bałtyckim klimacie.

Arek Rejs

	SEALINE S 330	SEALINE C 330
Długość	10,31 m	10,31 m
Szerokość	3,50 m	3,50 m
Zanurzenie	0,89 m	1,10 m
Waga	6700 kg	7100 kg
Zbiorniki paliwa	570 l	570 l
Zbiorniki wody	220 l	220 l
Kategoria CE	B	B
Silniki	Volvo Penta D6 330 KM, Volvo Penta D6 400 KM, 2 x Volvo Penta D3 170 KM, 2 x Volvo Penta D3 220 KM	

Port Śródlądowy w Iławie
ul. Chodkiewicza 5
14-200 Iława
tel. + 48 602 744 083
kontakt@port-ilawa.pl
www.port-ilawa.pl

EKO-PLAST
Węże i złącza przemysłowe

WĘŻE PRZEMYSŁOWE DO ŁODZI I JACHTÓW
(m.in. do paliwa, wlewu, wody pitnej, układu chłodzenia silników, fekaliów)

ARMATURA PRZEMYSŁOWA (m.in. opaski i obejmy, złącza i szybkozłącza)

ELEMENTY HYDRAULIKI SIŁOWEJ

PPHU EKO-PLAST
ul. Przemysłowa 34B, 76-200 SŁUPSK
tel. 516 080 901 / tel. 59 848 17 10
e-mail: artur@ekoplast.pl

www.ekoplast.pl

Nowy Parker 690 Day Cruiser

Firma Parker Poland, jeden z głównych graczy na rynku motorowych łodzi o długości do 10 metrów, nie daje odetchnąć konkurencji. Na targach w Düsseldorfie przedstawiła kolejny nowy jacht – Parker 690 Day Cruiser. To jednostka z popularnej linii rekreacyjnych łodzi inspirowanych stylem i tradycją rodem ze Skandynawii. Premierowy jacht zobaczymy na marcowych targach Wiatr i Woda (zapraszamy do Warszawy od 10 marca).

W zaskakująco przestronnym kokpicie ustawiono wygodną kanapę dla pięciu dorosłych osób. Otacza ona stół, który po obniżeniu i pokryciu materacem zamienia się w wygodne łóżko. Fotel nawigatora oraz rufowa kanapa mają przesuwane oparcia. Dzięki temu fotel może być zwrócony w kierunku kokpitu, a kanapa na rufie może być przedłużeniem platformy kąpielowej, co ułatwi założenie nart wodnych lub dopilnowanie kąpiących się dzieci. W dziobowej kabinie mamy dwuosobowe łóżko i morską toaletę (opcja) na prawej burcie, pod stanowiskiem sterowania. Dodatkowym wyposażeniem jest również szufladowa lodówka. Po lewej zamontowano elegancki zlew oraz kuchenkę gazową schowaną w szufladzie.

Stanowisko sternika znajduje się na prawej burcie. Na otwarty pokład dziobowy prowadzą dwa stopnie. Poruszanie się po tej łodzi jest bardzo wygodne. Jacht jest niewielki i wszystko wydaje się być pod ręką. Ale jednocześnie jest na tyle duży, by zapewnić wygodny wypoczynek, także wtedy, gdy będziemy chcieli spędzić na nim noc. Na rufie możemy zamontować silnik nawet o mocy 250 KM. Wówczas jednostka rozpędzi się do 47 węzłów (87 km/h). Dziewczyny; trzymajcie kapelusze, bo będą fruwać nad zatoką!

Arek Rejs

PARKER 690 DAY CRUISER	
Długość	6,45 m
Szerokość	2,46 m
Waga	1400 kg
Zbiornik paliwa	230 l
Załoga	7
Kategoria CE	C
Silnik	od 150 KM do 250 KM

Parker 690 Day Cruiser ma zaskakująco przestronny kokpit z wygodną kanapą. Na otwarty pokład dziobowy prowadzą dwa stopnie znajdujące się na lewo od sterówki. Prędkość: do 87 km/h.

www.bandg.com

Czy kiedykolwiek zastanawiałeś się co jest przed Tobą?

NOWY ForwardScan® zapewni Ci spokój ducha.

Poczuj się pewnie wiedząc co znajduje się przed Tobą i w pełni ciesz się dniem spędzonym na wodzie.

B & G ForwardScan® wyraźnie wyświetla obszar bezpieczny, obszar zachowania ostrożności oraz obszar niebezpieczeństwa w postaci kolorowej (zielony, żółty, czerwony) nakładki na mapę, która pozwoli Ci uniknąć największego koszmaru każdego żeglarza - uderzenia w niewidoczny obiekt lub przeszkodę.

W połączeniu z wielokrotnie nagradzanym oprogramowaniem B&G Zeus² pomoże Ci znaleźć idealne kotwicowisko lub odkryć nieznane i płytkie wody.

Dostępny wyłącznie w:

Zeus² / Zeus² Glass Helm

PARKER POLAND

PARKER POLAND SP. Z O.O.
www.parker.com.pl
e-mail: parker@parker.com.pl

B&G

A Passion for Sailing

VOLVO
POCZUJ WIATR
W hołdzie wszystkim pasjonatom życia przygotowaliśmy
luksusową edycję modeli Volvo Ocean Race
wyposażonych w detale oddające klimat
tego niezwykłego sportowego wydarzenia.
Przejmij ster z VOLVO XC60 w edycji Volvo Ocean Race
i oszczędź do 12 300 zł.
volvocars.pl
XC60
W zależności od wersji silnika zużycie paliwa w cyklu mieszanym wynosi od 4,5 do 8,4 l/100 km, emisja CO_2 od 117 do 197 g/km.
Informacje o działaniach dotyczących odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji na: www.volvocars.pl