WIATR

magazyn dla żeglarzy

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych KWIECIEŃ 2010

NOWA ZELANDIA

Żeglarska przygoda na krańcu świata

10.

KONKURS!

Opisz swój rejs i wygraj kamizelkę pneumatyczną. 5.

OD REDAKCJI

Polska na fali

Któregoś dnia zadzwonił Ryszard Bobrowki, Kaszuba, szkutnik, właściciel stoczni Gemini i marzyciel. I spokojnym głosem powiedział: „słuchaj Krzysztof, pracujemy trochę przy takiej większej żaglówce. Wykańczamy nadbudówki, coś tam malujemy – wpadnij zobaczyć, bo to fajna łódka". Wpaść się nie udało. Ale dostaliśmy z Gdańska tekst opisujący tą „większą żaglówkę". Okazało się, że to nowoczesny, stalowo–aluminiowy żaglowiec mający 64 metry długości i niosący żagle o powierzchni 1,3 tys. metrów kwadratowych. Jacht Running on waves (Biegnąca po falach) na zlecenie rosyjskiego armatora wykańczany jest przez polskie firmy. Nie sposób wymienić wszystkich. Budowę nadzoruje firma Zygmunta Chorenia, który jest autorem kilkunastu żaglowców. Sail Service Tadeusza Wojtowicza zadbał o żagle i dostarczył na jacht kabestany, olinowanie, elektronikę. Już dziś na pierwszą prezentację i pierwszy rejs tą większą żaglówką szykuje się kilkudziesięciu dziennikarzy z Rosji. Mają przylecieć specjalnym samolotem.

Przemysł stoczniowy upadł, ale Polacy wciąż potrafią budować duże statki i żaglowce. Kiedy ten stalowy okręt zacznie pływać po ciepłych wodach Morza Egejskiego, będziemy mogli na naszych małych, czarterowych skorupkach przycupnąć gdzieś w pobliżu i do sąsiadów stojących obok na kotwicy powiedzieć z dumą: „widzicie tą większą żaglówkę? To Running on waves, jacht z Polski".

Krzysztof Olejnik

Róża Wiatrów

W kolejce do marzeń

Prawie 34,5 tys. zwiedzających. 367 wystawców z dziewięciu państw. Aż 127 jachtów i blisko 130 akredytowanych dziennikarzy. Jeśli tak wyglądają największe polskie targi żeglarskie w kryzysie, to ciekawe co się stanie, kiedy nasza branża wreszcie złapie wiatr w żagle.

Warszawskie targi Wiatr i Woda pobiły kolejne rekordy – liczba zwiedzających w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła o 25 proc., a liczba prezentowanych jachtów – o 27 proc. Jakie inne rzeczy rosną dziś w Polsce o 25 proc. rocznie? Długość autostrad? Pensje budżetówki? Frekwencja wyborcza?

Oczywiście nie ma powodów, by wpadać w jakiś przesadny optymizm czy też obwieszczać koniec trudnych czasów. A sukces targów nie musi oznaczać sukcesu wszystkich wystawców. Ale gdy obserwowałem tłum jaki dotarł do hal targowych w weekend, kiedy przejście z hali do hali zajmowało kilka minut i wymagało od zwiedzających odrobiny cierpliwości, zastanawiałem się czego tu szuka tych kilka tysięcy osób. Odpowiedź jest chyba prosta – odwiedzamy żeglarskie targi, bo tęsknimy za marzeniami. Każdy ma marzenia na miarę swoich możliwości. Jedni zamawiają jacht na chorwacką majówkę, inni są szczęśliwi z zakupu nowej bluzki w paski. Ktoś kupuje kajak, a ktoś inny wybiera jacht dla swojej firmy czarterowej.

Hala, w której stały największe jachty, choć nowa i najnowocześniejsza, była nieco na uboczu. Nie wszyscy w gąszczu alejek potrafili szybko odnaleźć do niej drogę. Ale mimo to do wielu stoisk ustawiały się spore kolejki zwiedzających, którzy czekali 40 minut, by wejść pod pokład największych polskich jachtów. Krystyna Prońko w swym „Psalmie stojących w kolejce" pytała: „Za czym kolejka ta stoi...". Dla nas odpowiedź wydaje się oczywista; za marzeniami, które cieszą nawet wtedy, gdy nie mają wielkich szans na spełnienie.

Obok nowych jachtów, nowych usług dla żeglarzy i nowych książek, na targach Wiatr i Woda debiutował też Magazyn WIATR. Do zwiedzających trafiła część naszego marcowego nakładu, którą przeznaczyliśmy na warszawską imprezę (5 tys. egzemplarzy).

Krzysztof Olejnik

WIERSZE *Joanna Rafalska*

Powrotna droga

Migotliwa
w słoneczny blask
plus fal
i wiatru śpiew
ubrana
po horyzont
roześmiana
powrotna droga
do domu

W świetle latarni

Kiedy noc obejmuje latarni dłońmi
jacht cicho stojący przy kei
w ciasnej mesie zebrani
świat uzdrawiamy
blaskiem świecy nakreślone twarze
smakiem wina rozjaśnione oczy
tak blisko
ramię w ramię
dłoń w dłoń
a tak daleko od siebie
języki pomieszane
myśli rozbiegane
wszędzie nas pełno
a tak pusto
słowa płomieniem rozpalają skronie
głos echem po fali goni
od burt jachtów sąsiednich odbija
i wraca

Jakiś żal
czegoś szkoda
nie, nie żal
i chwil nie szkoda
to latarnia portowa
i portowy dzwon
na alarm biją
zabazgranej kartce papieru

Jazgot myśli łabędzie obudził
odpłynęły
przepojone pięknem
po krańce piór

Na dobranoc

Ta lampa
co tak świeci
to Księżyc moja miła
ta woda
co tak szumi
to morze

Morze
falom posłanie
ściele na plaży
rozmywając ślady
naszych stóp

Fot. str. 1 World Cruising Club ARC 2009

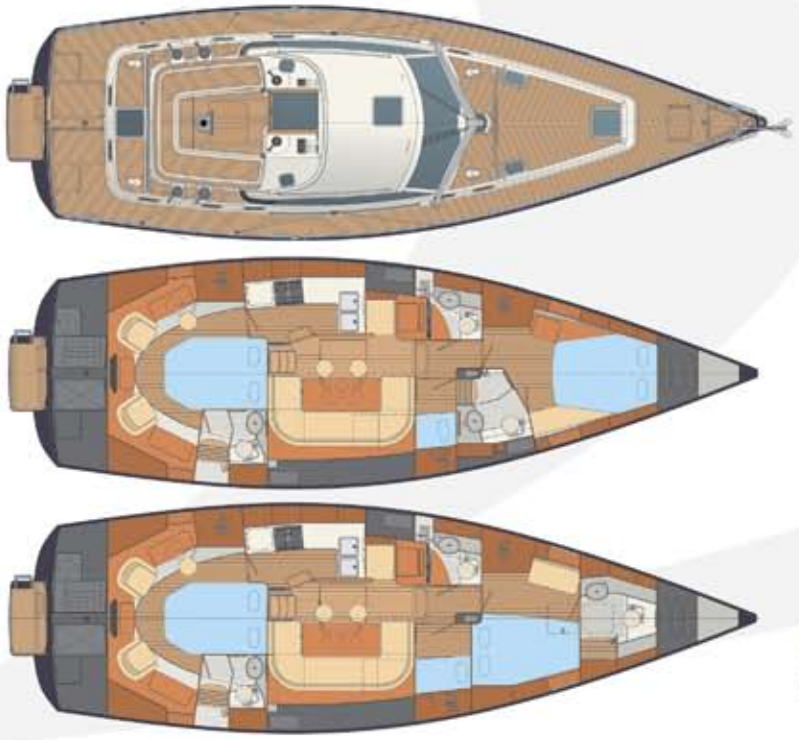
WIND CONVERTER

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

NOWOŚĆ!

DELPHIA 46cc

Dane techniczne:
Długość całkowita: 14,06 m
Szerokość: 4,48 m
Zanurzenie: 2,25 m
Ciężar jachtu: 13,05 t
Balast: 4,63 t
Silnik: VolvoD 110 KM
Grot: 54,60 m2
Genua: 60, 50 m2
Kategoria CE: A - 10 osób
Projektant: Andrzej Skrzat
Stylizacja wnętrza: Schnaase Interior Design



Nautika 1000 Eko | Delphia 24 One Design | Phila 780 | Phila 880 | Delphia 29.2 | Delphia 33.3 | Delphia 37.3 | Delphia 40.3 | Delphia 46 cc Nowość! | Delphia 47

DELPHIA

Delphia Yachts Kot sp.j.
ul. Żurawia 6/12, 00-503 Warszawa
tel.: 022 420 35 05
e-mail: delphiayachts@delphiayachts.pl

www.delphiayachts.pl

W Łodzi zostaną zaprezentowane zdjęcia oraz filmy z rejsów z cyklu „Zobaczyć Morze”.

Łódź na horyzoncie

I Łódzkie Dni Żeglarskie „Łódź na horyzoncie” to nowa impreza dla wodniaków, którą zaplanowano na połowę maja (14–16.05). Co nas czeka pod Łodzi pokładem?

– Chcemy zintegrować środowisko i powrócić do łódzkich tradycji spotkań żeglarskich – mówi Zuza Adamska reprezentująca organizatora imprezy. – Mieliśmy w Łodzi targi Boatshow, które cieszyły się wielkim powodzeniem, ale teraz odbywają się w Poznaniu. Postanowiliśmy wypełnić powstałą lukę. Ale wypełnić w nieco inny sposób, dlatego poza targami organizatorzy zaoferują odwiedzającym atrakcje kulturalne. Tegoroczny Kubryk (Łódzkie Spotkania z Piosenką Żeglarską) odbędzie się właśnie w ramach nowej imprezy. Na scenach wystąpią między innymi Roman Roczeń, Cztery Refy, Mechanicy Szanty i zespół Banana Boat.

Zaplanowano też przegląd filmów związanych z żeglarstwem, giełdę staroci marynistycznych, wystawę unikatowych modeli niepływających, warsztaty i szkolenia, a także spotkanie z Nataszą Caban, która niedawno wróciła z samotnego rejsu dookoła świata. Wszystko to odbywać się będzie w klimatycznych halach klubu Wytwórnia (dawna siedziba łódzkiej wytwórni filmów fabularnych).

Podczas łódzkich dni zostanie zaprezentowany wyjątkowy projekt „Zobaczyć Morze”, dzięki któremu osoby niewidzące i z dysfunkcjami narządu wzroku mogą posmakować morskiej przygody podczas rejsów na Zawiszy Czarnym. W trakcie tych podróży zawsze stanowią połowę załogi. Zobaczymy fotografie i filmy nakręcone podczas rejsów. Będzie też spotkanie z uczestnikami.

Organizatorzy zadbali też o atrakcje dla najmłodszych – w programie dla dzieci między innymi zajęcia na prawdziwej łodzi, poszukiwanie skarbów, gry i zabawy z prawdziwym piratem oraz spektakl w wykonaniu Zejmana i Garkumpla „Przygód kilka morskiego wilka”.

Więcej o imprezie na stronie: www.lodznahoryzoncie.pl

W 48 dni dookoła świata

Jacht Groupama 3 kierowany przez Francuza Francka Cammas pobił rekord w załogowym rejsie non stop dookoła świata.

48 dni, 7 godzin i 44 minuty – tyle załoga Groupamy potrzebowała na opłynięcie globu. Poprzedni rekord należał do innego słynnego specjalisty od wielokadłubowców – Bruno Peyrona, który na jachcie Orange II żeglował dookoła świata 50 dni, 16 godzin i 20 minut. Aż pięć lat czekaliśmy na nowy rekord! Trimaran Groupama ustanowił go w trzeciej próbie, korzystając z bardzo korzystnych warunków wietrznych na północnym Atlantyku. – Warunki pogodowe, z których skorzystał w końcówce rejsu Franck Cammas, były nietypowe dla Atlantyku. Rzekłbym nawet, że tak dobrych wiatrów dla jachtu żeglującego z południa na północ, nie powinno w tym rejonie być (efekt braku wyżu azorskiego). Ale pogoda ostatnio dziwaczeje, więc być może do takich niespodzianek powinniśmy się przyzwyczaić – mówił nam tuż przed zakończeniem rekordowego rejsu kapitan Roman Paszke.

Groupama 3 żeglowała w końcówce rejsu zdecydowanie szybciej, niż przed pięcioma laty jacht Orange II. Przez wiele godzin prędkość jachtu sięgała 30 węzłów. – To ekstremalnie szybki jacht, budowany specjalnie do bicia wyśrubowanych rekordów. Jest stosunkowo lekki, świadczą o tym dwie awarie pływaków, które miały miejsce na tym jachcie wcześniej – dodaje kapitan Paszke.

Roman Paszke zwraca jeszcze uwagę na biznesowy aspekt tego rekordowego rejsu. – Groupama to firma ubezpieczeniowa. Na świecie przedsiębiorstwa z tej branży nie boją się angażować w trudne, ekstremalne, niebezpieczne i nieprzewidywalne projekty. W Polsce zazwyczaj słyszymy od potencjalnych sponsorów: „a co się stanie, jeśli rejs się nie uda, jacht będzie miał awarię albo złamiecie maszt?”

HISTORIA TROFEUM JULIUSZA VERNE

1993 – Bruno Peyron (Commodore Explorer): 79 dni, 6 godzin, 16 minut
1994 – Peter Blake and Robin Knox–Johnston (ENZA New–Zealand): 74 dni, 22 godziny, 17 minut
1997 – Olivier de Kersauson (Sport–Elec): 71 dni, 14 godzin, 22 minuty
2002 – Bruno Peyron (Orange): 64 dni, 8 godzin, 37 minut
2004 – Olivier de Kersauson (Geronimo) : 63 dni, 13 godzin, 59 minut
2005 – Bruno Peyron (Orange II): 50 dni, 16 godzin, 20 minut
2010 – Franck Cammas (Groupama 3): 48 dni, 7 godzin i 44 minuty

Targi LATO 2010

Warszawskie Targi Turystyki i Wypoczynku LATO 2010 to największy w Polsce kiermasz turystyczny. W tym roku impreza odbędzie się w weekend 24 i 25 kwietnia.

Targi LATO już od 15 lat odwiedzane są tłumnie przez mieszkańców Warszawy i okolic. Przed rokiem wystawę odwiedziło ponad 26 tys. osób tęskniących za słońcem i podróżami. Swą ofertę przedstawiło 380 wystawców, w tym 42 zagranicznych. Swe atrakcje zaprezentowało kilkanaście państw, między innymi Dania, Norwegia, Irlandia, Chorwacja, Grecja i Cypr.

Na targach obok tradycyjnych produktów turystycznych (hotele, pensjonaty, miasta i uzdrowiska, szkoły językowe, linie lotnicze, towarzystwa ubezpieczeniowe, biura podróży) pojawiają się także wystawcy z branży sportów wodnych. Coś dla siebie znajdą miłośnicy spływów kajakowych i zorganizowanych rejsów. W tym roku swe uroki po raz kolejny zaprezentuje Chorwacja. Miłośnicy podwodnych przygód z pewnością odwiedzą strefę nurkową. Zaplanowano między innymi wystawę fotograficzną poświęconą nurkowej wyprawie na Bornholm. Na kiermaszu sportowym nie zabraknie odzieży na jacht lub niepogodę. Będą także stoiska kilku firm czarterowych, które przedstawią ofertę na nadchodzący sezon. Obecny będzie także Magazyn WIATR.

XV Targi Turystyki i Wypoczynku LATO 2010 odbędą się 24 i 25 kwietnia 2010 w Centrum Targowo-Kongresowym MT Polska przy ulicy Marsa 56c w Warszawie.

Fot. Agata Pietroń

reklama

Tanasza Natasza

Rozmowa z Nataszą Caban, żeglarką, która opłynęła świat w samotnym rejsie.

Pani Nataszo, minęły ponad trzy miesiące od zakończenia Pani rejsu dookoła świata. Jak upływają teraz dni na lądzie? Jak z perspektywy lądu patrzy dziś Pani na swoją przygodę?

Swoje wysiłki koncentruję teraz na pracy charytatywnej i mam wrażenie, że jestem nawet bardziej zajęta, niż w trakcie trwania rejsu. Podróżuję też trochę po Polsce. Opowiadam o rejsie na spotkaniach z żeglarzami i młodzieżą. Byłam miedzy innymi w Warszawie, Poznaniu, Szczecinie... Przesłanie tych spotkań zawsze jest takie same: nie bójcie się marzyć i realizować swych marzeń. Warto być upartym. Warto walczyć o swoje marzenia. I warto czekać, by zaczęły się spełniać. Ja czekałam aż osiem lat. Dziś budzę się rano, spoglądam przez okno i mówię: „witaj świecie, wspaniale było cię opłynąć".

Stała się Pani osobą znaną i popularną. Co zrobić z takim kapitałem? Zebrać pieniądze i znów gdzieś wyruszyć? Pozostać gwiazdą mediów? Czy może wybrać zupełnie inny kurs?

Medialne zainteresowanie moim rejsem wykorzystuję do publicznego podziękowania wszystkim, którzy mnie wspierali. Firmom, instytucjom i osobom prywatnym. Bez ich pomocy nie dałabym rady, to oczywiste. Swoją popularność, a raczej rozpoznawalność, chciałabym wykorzystać do sprowadzenia jachtu „Tanasza Polska Ustka" do mojej rodzinnej miejscowości. Pięknie byłoby widzieć ten jacht na naszym morzu. Chciałabym, by już w tym sezonie dotarł na Bałtyk – pod własnymi żaglami lub na pokładzie jakiegoś statku. Mogłoby żeglować na nim kolejne pokolenie młodych marzycieli. Na przykład młodzi żeglarze zgromadzeni wokół Uczniowskiego Klubu Sportowego „Opty". Czyż nie byłoby wspaniale, gdyby w sezonie turyści odwiedzający Ustkę mogli wypłynąć w krótki rejs po redzie na jachcie, który opłynął świat?

Dziś „Tanasza Polska Ustka" stoi na Hawajach, na wyspie Oahu. To właśnie stamtąd wyruszyłam w samotny rejs i tam go zakończyłam.

Ko jest właścicielem jachtu?

Jacht zakupił i użyczył mi na czas rejsu Krzysztof Kamiński z Inter-pro Sailing Team z Chicago. Jak się sam wyraził: zrobił to dla polskiego żeglarstwa. W trakcie rejsu myślałam, że uda mi się zdobyć środki, by odkupić Tanaszę, ale się nie udało. Dziś jacht jest na sprzedaż.

Temat pieniędzy wraca jak bumerang, to zrozumiałe. Ale Pani rejs od początku miał jakoś pod górkę, jeszcze przed wyruszeniem w morze.

Na krótko przed startem, kiedy byłam już na Hawajach i przygotowywałam jacht do wypłynięcia, wycofał się główny sponsor wyprawy. Nie muszę mówić, w jak trudnym położeniu się wówczas znalazłam. Jednak żadna dziura w budżecie, choćby była wielka jak Rów Mariański, nie była w stanie mnie wówczas zatrzymać. Byłam przecież o krok od zrealizowania wielkiego marzenia. Pełna determinacji pozyskałam dodatkowych sponsorów. Z pomocą przyszli także moi przyjaciele i inne osoby prywatne. Ostatnie przygotowania pochłonęły praktycznie wszystkie zgromadzone wcześniej fundusze, dlatego w rejs wyruszyłam bez grosza przy duszy. Żyłam z etapu na etap wierząc w słowa Paulo Coelho: „kiedy podążamy śladem własnej Legendy, wówczas sprzyja nam Wszechświat".

Tygodniami jadłam zupki z makaronem. Korzystałam z gościnności właścicieli marin, którzy oferowali mi miejsce przy kei za darmo. Naprawdę można opłynąć Ziemię bez wielkich pieniędzy, nawet bez lodówki, świeżych owoców i warzyw.

Natasza Caban w odsłonie plażowej.

O jakich rejsach Pani dziś marzy?

Moje największe żeglarskie marzenie już się spełniło. Niektórzy mówią, że wspięłam się na żeglarski Mont Everest – dalej przecież popłynąć się nie da! Chciałabym kiedyś wyruszyć w rejs na pięknym żaglowcu.

Czy to oznacza, że zamierza Pani trochę odpocząć od żeglarstwa?

Zaraz po powrocie z rejsu miałam wiele ofert żeglarskich, ale zdecydowałam, że najpierw muszę troszkę odpocząć, dobrze wykorzystać to, czego nauczyłam się na oceanie, aby pomóc innym się na niego dostać. Mam jeszcze wiele zobowiązań związanych z rejsem, udzielam się charytatywnie, pomaganie innym jest dla mnie równie ważne jak spełnianie moich marzeń. Na razie ocean będzie musiał chwilę poczekać.

Henryk Jaskuła w marcowym numerze Magazynu WIATR, mówił, że gdy wyobraża sobie szczęście, to tylko na morzu i tylko w rejsie solo non stop". Jak Pani wyobraża sobie swoje szczęście?

Szczęście dla mnie jest wtedy, gdy o zachodzie słońca – wspominając miniony dzień – mogę się uśmiechnąć. A uśmiecham się najczęściej, gdy mogę komuś sprawić radość, albo w czymś pomóc. Szczęście dla mnie to także zdrowie, nie tylko moje, ale też ukochanych osób. To spokój w sercu i w głowie, to spełnione marzenie – jestem szczęśliwa.

Opłynęła Pani świat, ma na koncie tysiące mil. Ale patentu kapitana jeszcze Pani nie odebrała. Jak długo Kapitan Caban pozostanie po prostu Nataszą...

Być może chcąc podejmować kolejne wyzwania będę zmuszona taki patent odebrać. Natomiast osobiście uważam, że tylko ocean może zrobić z żeglarza kapitana. Jak do tej pory wydaje mi się, że jeszcze „nie dorosłam", że wciąż jestem „za mała". Mam nadzieję, że na zawsze będę dla przyjaciół po prostu Nataszą, dziewczyną z Ustki, która miała marzenia...

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Konkurs Magazynu WIATR

Opisz swój najpiękniejszy rejs i wygraj kamizelkę pneumatyczną firmy Crewsaver.

WIATR ogłasza konkurs dla żeglarzy, których ciągnie do pióra. Jeśli przeżyłeś ciekawą przygodę, byłeś na niezwykłym rejsie, masz świeże wspomnienia, które warto spisać – zapraszamy do udziału w konkursie. Nieważne gdzie zaprowadził Was wiatr. Na mało znane, polskie akweny czy gdzieś hen na dalekie wody. Ważne, byście chcieli opisać barwnie swoje przygody i doświadczenia. Zróbcie to tak, by inni czytelnicy zapragnęli powtórzyć Waszą trasę.

Prosimy przysyłajcie swoje prace (teksty i fotografie) na adres redakcja@magazynwiatr.pl do 31 maja 2010. Autorów najciekawszych materiałów nagrodzimy. Zwycięzca otrzyma kamizelkę pneumatyczną marki Crewsaver ufundowaną przez firmę Makanu (wartość nagrody: 1,1 tys. zł) oraz zapasowy nabój do kamizelki. Zdobywcy drugiego i trzeciego miejsca otrzymają żeglarskie przewodniki po Grecji wydawnictwa Alma Press. Wszystkie nagrodzone i wyróżnione reportaże opublikujemy na łamach Magazynu WIATR. Wyniki konkursu przedstawimy na łamach oraz na portalu informacyjnym www.MagazynWIATR.pl.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

Regulamin konkursu dostępny jest na stronie www.magazynwiatr.pl

reklama

Fot. Crewsaver, www.nataszacaban.com

Na basenie tratwę ratunkową przewraca się łatwo. Na morzu z pewnością byłoby to trudniejsze.

W Olecku testowali tratwy

Lepiej poznawać sprzęt asekuracyjny w basenie, niż na oceanie.

Szefowie stoczni Delphia Yachts z Olecka zamienili garnitury na sztormiaki. Ubrali czapki i kalosze. I ruszyli na pobliski basen testować tratwy ratunkowe. – Chcieliśmy na własnej skórze wypróbować działanie sprzętu asekuracyjnego, który trafia do klientów wraz z naszymi jachtami – mówi Piotr Kot, współwłaściciel stoczni.

Dotąd nigdy tratwa asekuracyjna zamontowana na pokładzie jachtu z Olecka nie była testowana w warunkach bojowych, gdzieś na pełnym morzu, w złej pogodzie i daleko od lądu.

Skrzynia z tratwą ratunkową. Oby nigdy nie musiała się otwierać.

– Chcieliśmy sprawdzić jak szybko otwierają się nasze tratwy. Ile trzeba mieć sił, by w sztormiaku i w kaloszach wejść na pokład. Zawsze lepiej uczyć się na basenie. Na wzburzonym morzu nie będzie na to czasu – dodaje Piotr Kot.

Działanie tratw poznawali też pracownicy firmy. Niektórzy po raz pierwszy zobaczyli jak wygląda wyposażenie takiej jednostki. Tratwy oprócz sprzętu pirotechnicznego mają apteczkę, nóż, suchy prowiant, wodę, a nawet mały zestaw do wędkowania. Taki ekwipunek może wystarczyć rozbitkom nawet na dwa tygodnie. – Nie sądziłem, że aż tyle sprzętu mieści ta mała, biała skrzynka – mówi Paweł Błaszak, autor zdjęć z testu.

Nie każda tratwa biorąca udział w prawdziwej akcji ratunkowej może być ponownie zamontowana na pokładzie. Producenci mają tu różne wewnętrzne przepisy. Fabryka, zanim pozwoli na ponowne atestowanie tratwy, często chce poznać okoliczności zdarzenia.

Tratwa ratunkowa testowana na basenie z pewnością wróci do służby. Musi tylko trafić do autoryzowanej stacji serwisowej. Tam nastąpi sprawdzenie szczelności tratwy, suszenie, ponowne napełnienie butli dwutlenkiem węgla oraz ponowne zaprowiantowanie.

Tratwy, które nie były używane, także muszą trafiać do serwisu. Przegląd kosztuje około 450 zł netto. Wykonują je dwie firmy z Trójmiasta i dwie ze Szczecina.

– Tratwy asekuracyjne montowane na jachtach użytkowanych prywatnie muszą przechodzić przegląd raz na trzy lata. A po 12 latach od zakupu – raz na rok. Jeśli jednak tratwa zamontowana jest na jednostce prowadzącej działalność komercyjną (na przykład na jachcie czarterowym), wówczas przegląd wykonujemy co roku – mówi Zdzisław Uherek z firmy Smart, która sprzedaje między innymi tratwy marki Zodiak.

KO

Tratwa napompowana i załogant (Piotr Kot) w pełnym rynsztunku bojowym.

Fot. Paweł Błaszak

reklama

Komputer regatowy Velocitek

Velocitek SC-1 to zaawansowany komputer regatowy (wodoodporny i unoszący się na wodzie). Jest wyposażony w precyzyjny prędkościomierz i kompas GPS (wskazania z dokładnością do 0,1 węzła). Posiada stoper oraz funkcję „odległość od linii startu". Velocitek oferuje także funkcję kompasu taktycznego oraz VMG, czyli funkcję, która pokazuje rzeczywistą prędkość z jaką jacht zbliża się do boi. Urządzenie zapisuje dane GPS, które można przekopiować do komputera. Program potrafi nanieść dane na mapę i pozwala odtworzyć regaty lub trening w formie animowanego klipu.

Urządzenie montuje się na łódce za pomocą rzepu. Velocitek działa na akumulatorkach przez około 25 godzin. Cena: 1650 zł.

Agregat prądotwórczy EX7

Agregat prądotwórczy Hondy zapewnia bezpieczeństwo podczas wypraw nad wodę, camping, pod namiot czy do domu letniskowego. Kompaktowa obudowa i niewielka waga (12 kg) pozwalają na zabranie agregatu w każdą podróż. Urządzenie ma niski poziom głośności. Wyposażone jest w 12-woltowe wyjście prądu stałego. Cena: 3050 zł.

Kurtka Helly Hansen

Kurtka posiada membranę Helly Tech®, klejone szwy, odblaski, polarowe ocieplenie oraz wzmocnienie w miejscach najbardziej narażonych na przetarcia. Kaptur ochronny, w pełni regulowany, spełniający wymogi żeglugi dalekomorskiej. Cena: 730 zł

Ster strumieniowy

Ster strumieniowy firmy Max-Power do jachtów żaglowych oraz łodzi motorowych. Charakterystyka: moc 4,3 KM, podwójna śruba, obudowa przekładni z kompozytu (zapobiega korozji). Panele sterujące (manualne lub radiowy) posiadają funkcję zabezpieczenia przed dziećmi. Automatycznie wyłącza się po 30 minutach bez pracy.

Buty dla regatowców

Dobra jakość, wygoda i przyzwoita cena – to cechy regatowych butów marki Crewsaver. Buty zamiast zamka posiadają dwa rzepy. To rozwiązanie sprawia, że gilzy od suchych sztormiaków nie są narażone na zahaczenie i naderwanie przez zamek błyskawiczny. Podbicie wzmocnione grubą gumą, która ułatwia balastowanie w pasach balastowych.

Anteny satelitarne

Anteny Satelitarne Raymarine zapewniają taką samą jakość obrazu jaką można uzyskać z domowego systemu audio-video. Śledzą i odbierają satelitarne sygnały telewizyjne prawie w każdych warunkach. Unikalna technologia szerokiego przeszukiwania (WRS) sprawia, że anteny mogą łatwo rozpoznawać i odbierać sygnały satelitarne. Układ dynamicznego wychylenia wiązki (Dynamic Beam Tilting – DBT) mierzy i kompensuje kurs, kołysanie wzdłużne i przechył łodzi, utrzymuje antenę na satelicie i zapewnia wyraźny obraz, bez względu na stan morza i zafalowanie.

Blokart – pojazd z Nowej Zelandii

Bojer na kółkach, do którego zimą można w szybki i łatwy sposób zamontować płozy. Waży 27 kg. Żagle mają powierzchnię od 2 do 5,5 m kw. Montaż trwa około 5 minut. Po rozłożeniu wszystkie elementy mieszczą się w torbie wielkości futerału od dużej gitary. W Nowej Zelandii, we Francji i w Holandii jeżdżą na tym po plażach, najchętniej w czasie odpływów. Rozgrywane są nawet mistrzostwa świata i Europy. W Polsce wykorzystywane są najczęściej duże parkingi, nieczynne lotniska, a nawet boiska z trawiastą nawierzchnią. Do wersji turystycznych można zamontować boczny wózek dla dziecka. Wersje regatowe mają osłonięty kokpit dzięki czemu opór powietrza jest mniejszy. Cena: od 1,6 tys. euro.

Fot. materiały reklamowe

Żeglarz mądry po szkodzie

Michał Korneszczuk opowiada o najczęstszych wypadkach z udziałem jachtów

Jachty sponiewierane przez karaibski huragan.

Magazyn WIATR: Zdjęcia, które pokazywał Pan podczas targów Wiatr i Woda, podziałały na wyobraźnię widzów. Jacht przygnieciony przez portowy dźwig, motorówka przecięta prawie na pół przez pal wystający z wody albo samochód osobowy, który wpadł w poślizg na kei i zaparkował na burcie jachtu – te obrazki były tak niezwykłe, że wywoływały u niektórych nawet pewną wesołość. Jak często zdarzają się takie wypadki?

reklama

Michał Korneszczuk (przedstawiciel firmy Pantaenius): Niestety dość często. Firma, którą reprezentuję, przez pięć lat wypłaciła żeglarzom z całej Europy odszkodowania o łącznej wartości 156 mln euro. Jachty toną, łamią maszty, wpadają na podwodne skały, przewracają się razem z przyczepami podczas transportu i płoną. Nie pokazujemy tych zdjęć, by budzić grozę, ale by uzmysławiać żeglarzom, że na ich jachty – często będące spełnieniem wieloletnich marzeń – czyhają różne niebezpieczeństwa.

Polacy chętnie ubezpieczają swoje jachty?

Jednostki nowe, przeznaczone do żeglugi po morzu, są przeważnie ubezpieczone. Według moich szacunków około 80 proc. jachtów tej klasy posiada ubezpieczenie. Z jachtami śródlądowymi bywa różnie. Przezorni żeglarze wykupują zresztą nie tylko ubezpieczenie casco, ale też OC i NW. Niektóre mariny, na przykład Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich, wymagają od swych rezydentów przedstawienia dowodów ubezpieczeń OC. Podobnie jest w Chorwacji i w niektórych regionach Włoch.

Po co żeglarzom OC?

Kierowcy samochodów nie kwestionują konieczności posiadania tego ubezpieczenia. Każdy może popełnić błąd i wyrządzić szkodę drugiemu uczestnikowi drogi, na jezdni lub na parkingu. Podobnie jest na wodzie, tylko, że w tym przypadku ubezpieczenie OC nie jest obowiązkowe. Ale przecież wiemy, że żaden sternik nie jest doskonały. Ile razy widzieliśmy jacht, który tracił sterowność w porcie i niszczył po drodze relingi sąsiadów? Pół biedy kiedy niszczony jest sprzęt. Co zrobimy kiedy przez nieuwagę lub błąd złamiemy komuś rękę – na przykład podczas amatorskich regat, gdzie rzadko sprawdzany jest fakt posiadania ubezpieczenia OC. Prawnicy tylko czekają na takich poszkodowanych. Bez wahania oskarżają sprawców o dokonanie uszczerbku na zdrowiu, a nawet żądają odszkodowań za czasową lub trwałą niezdolność do pracy. Tu naprawdę nie ma miejsca na żarty.

Na warszawskich targach przedstawił Pan ranking najczęstszych wypadków z udziałem jachtów. Na pierwszym miejscu znajdują się

Sztrandowanie czyli początek kłopotów.

Fot. Pantaenius

kolizje. Tyle wody na oceanach, a jachty wciąż wpadają na siebie...

Do tych zdarzeń oczywiście najczęściej dochodzi w pobliżu brzegu, na torach podejściowych do portów, gdzie spotykają się wszystkie okoliczne drogi wodne. Aż 29 proc. wszystkich notowanych przez nas wypadków dotyczy właśnie kolizji.

Drugie miejsce to wypadki spowodowane przez siły natury, na przykład sztormy.

Średnie odszkodowanie wypłacane z tytułu szkody spowodowanej przez silne wiatry lub pioruny wynosi 8,8 tys. euro. Niedawno jeden z polskich jachtów został trafiony przez piorun w okolicy Gotlandii. Uszkodzeniu uległa cała elektronika o wartości 20 tys. zł. W październiku ubiegłego roku sztorm zniszczył kilka jachtów w Górkach Zachodnich. W dwóch przypadkach, które znam bliżej, szkody oszacowano na 50 tys. zł.

Trzecie miejsce to sztrandowania lub wejścia jachtów na mieliznę. Wyjątkowo nieprzyjemna sprawa. Dalej są włamania i kradzieże. Czy to powszechne zjawiska?

Niestety włamania zdarzają się dość regularnie. Przeciętne odszkodowanie wypłacane z tytułu kradzieży wynosi 5 tys. euro. Giną zazwyczaj drobne, ale wartościowe rzeczy. Przeważnie elementy elektroniki jachtowej i zaburtowe silniki. Ale łupem złodziei padają też całe jachty. W Europie co roku ginie średnio 35 jednostek. Firma specjalizująca się w poszukiwaniu skradzionych jachtów odnajduje 60 proc. spośród nich.

Kolejne wypadki na liście to defekty, na przykład złamania masztu. Jak dobrze zabezpieczyć się przed taką szkodą?

Trzeba mieć takie ubezpieczenie, które pozwoli nam zakupić nowy maszt. Nie ma tu mowy o amortyzacji elementów wyposażenia, bo przecież nikt nie będzie szukał masztu na złomowisku. Trzeba po prostu kupić nowy i firmy ubezpieczeniowe powinny to rozumieć.

Ostatnie miejsca wśród najczęstszych wypadków zajmują najbardziej spektakularne wydarzenia: zatonięcia, pożary, eksplozje i wypadki w czasie transportu.

To najdroższe szkody, bo bardzo często następuje całkowite zniszczenie jachtu. Poza tym trzeba coś zrobić z tym, co pozostało po spalonym jachcie, więc należy pamiętać o kosztach utylizacji wraku. Szkody związane z wtargnięciem wody i zatonięciem nie są związane wyłącznie z wydarzeniami na pełnym morzu. Jachty toną także w portach. I to czasem w najbardziej niezwykłych okolicznościach. Zimą w Szwajcarii pękł wąż na kei. Powstała fontanna, która skierowała swój strumień na trzy najbliżej zacumowane motorówki. Woda osiadała na jachtach i zamarzała. Pokrywa lodu na pokładach i burtach była coraz większa i większa. Aż wreszcie jachty zatonęły pod jej ciężarem.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Nowa Zelandia

Dwa tygodnie na krańcu świata

Jest koniec czerwca 2008 roku. Nasz jacht stoi zacumowany w Lyseboth, w jednym z najpiękniejszych norweskich fiordów, tuż pod sławną górą Kjerag. Mariusz, uczestnik tamtego rejsu, zadaje dziwne pytanie:

– Docent, gdzie można pojechać w przyszłym roku, aby było daleko, egzotycznie i atrakcyjnie dla kamery. Mariusz jest współwłaścicielem studia filmowego, więc kamera w jego ekipie zawsze jest ważnym członkiem załogi.

– No i żeby nam zazdrościli – dodał na koniec pół żartem, pół serio. Parę minut biegam myślami przez świat. Karaiby, Kanary, Polinezja. Gdzie się człek nie obejrzy, nasi rodacy już od dawna żeglują. Może Azja? Ale tam jest gorąco, a ja nie lubię się pocić. Za mrozami zresztą też nie przepadam. Może Ameryka Łacińska? Tam są pająki, duże i włochate.

– Wiesz Mariusz, chyba Nowa Zelandia. To będzie strzał w dziesiątkę. Cała łódzka filmówka zzielenieje z zazdrości jak zobaczy dokument z tej wyprawy.

Kilkanaście miesięcy później, w grudniu 2009, wylądowaliśmy w Auckland.

Jak dotrzeć do Nowej Zelandii?

Wybrałem wariant ekonomiczny. Z Poznania polecieliśmy liniami Wizzair do Londynu. Dalej kolejką do Gatwick i następnie liniami Emirates, przez Dubaj, do Auckland.

Planując wylot z Londynu proponuję korzystać ze strony internetowej www.netfights.com. Podają na niej chwilowe ceny przelotów wielu linii, co umożliwia wstępny wybór przewoźnika. To ważna informacja, bo ceny biletów mogą się mocno różnić (koszt lotu: od 4 tys. zł z Londynu do 6 tys. zł z Polski przez Niemcy i Singapur). Lot do Nowej Zelandii trwa od 35 do 40 godzin, w tym od pięciu do 15 godzin trzeba spędzić na lotniskach.

Przed międzylądowaniem w Australii otrzymujemy deklarację imigracyjną, ale jeżeli nie zamierzamy opuścić lotniska, nie trzeba jej wypełniać. Jeśli zapragniecie zwiedzić Australię, to przed podróżą, jeszcze w Polsce, trzeba załatwić wizę. Jest bezpłatna i otrzymacie ją przez Internet na własną skrzynkę mailową po około dwóch dniach (www.immi.gov.au/visitors). Jeżeli w czasie podróży zaopatrzycie się w strefie wolnocłowej w alkohol (na przykład w Dubaju), to w Australii z pewnością wam go odbiorą.

Wjeżdżając do Nowej Zelandii okazujemy paszport. Formularz deklaracyjny warto wypełniać starannie. Jeśli mamy obuwie trekkingowe, płetwy lub wędki – wpisujemy. Jedzenia nie wwozimy. Ani resztek ze śniadania serwowanego w samolocie, ani weków schowanych w głównym bagażu. Kara za próbę wwiezienia do Nowej Zelandii choćby ogryzka jest drakońska.

W Londynie pozostawiłem w plecaku cztery mandarynki. W Nowej Zelandii lotniskowy terrier oraz jego opiekun z *biohazard office* oczywiście wytropili tą niebezpieczną kontrabandę. Na szczęście skończyło się jedynie na dokładnym przeglądaniu bagażu i drążeniu po co, dlaczego i gdzie podróżuję. Wspomnienie o żeglarstwie i pokazanie umowy czarterowej spowodowało, że stali

Kiwi – nielotny ptak zamieszkujący wyłącznie Nową Zelandię.

Fot. www.studiocvk.pl (7)

się bardzo mili i nie wyciągnęli żadnych konsekwencji. Dwa jabłka, które chciała przemycić w bagażu pewna Nowozelandka, zubożyły jej kieszeń o paręset nowozelandzkich dolarów. Przed wyjazdem z Polski warto więc zapoznać się z informacjami zawartymi na stronie internetowej www.customs.govt.nz.

Na lotnisku w Nowej Zelandii miłe zaskoczenie, wszystkie polskie karty bankowe działają!

Mariny i obyczaje

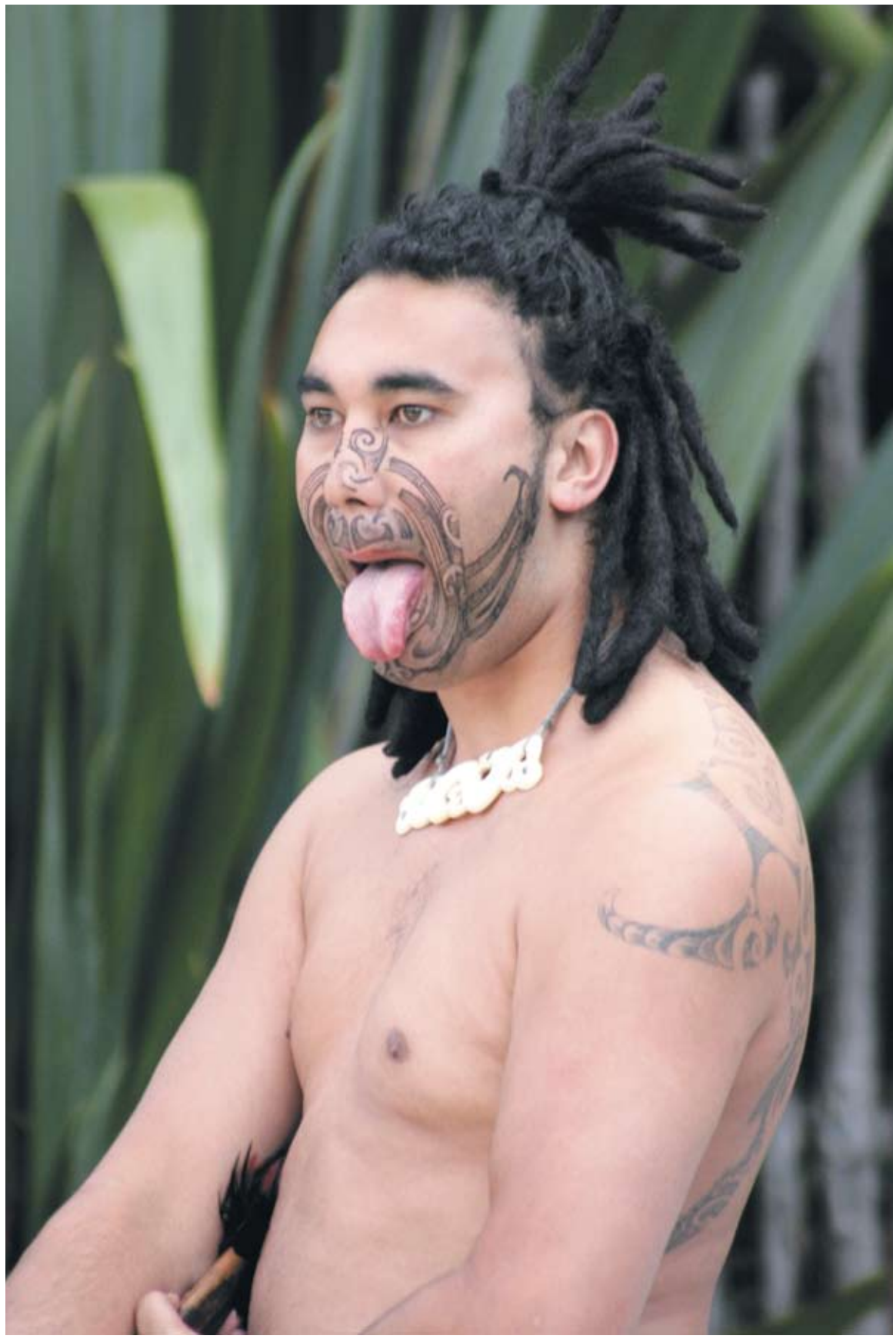
Z lotniska wzięliśmy dużą, wygodną taksówkę. Kurs do Bayswater Marina (30 km) kosztował nas 120 dolarów. To dość drogo, bo za taką kwotę w Nowej Zelandii można wypożyczyć dobry samochód na cały dzień. Trzeba jednak pamiętać o ruchu lewostronnym.

Żeglując w Nowej Zelandii trzeba pamiętać o kilku ważnych drobiazgach. Chęć wejścia do mariny należy zgłosić odpowiednio wcześnie. Chcąc stanąć w atrakcyjnych miejscach (na przykład w centrum Auckland), trzeba się awizować nawet 24 godziny przed planowaną wizytą. Jeśli przypływamy do Nowej Zelandii pod obcą banderą, zgłoszenie przekroczenia granicy powinno nastąpić 48 godzin przed wejściem do portu. Dokładne przepisy znajdziecie na stronie internetowej www.customs.govt.nz.

Wejście do mariny i zacumowanie bez wcześniejszego zezwolenia może skutkować ostrą reprymendą lub co najmniej delikatnym zwróceniem uwagi, że postąpiliśmy niewłaściwie. Czyli zamierzając wejść do mariny wywołujemy ją na VHF lub telefonujemy. Jeśli zakładamy, że wpłyniemy po czasie pracy obsługi, nawiązujemy kontakt odpowiednio wcześniej i ustalamy miejsce naszego cumowania. Podczas rozmowy można załatwić klucz do toalet i pryszniców oraz do bramek na pomosty przeważnie zamykanych na noc. Mariny podają co prawda telefony czynne po godzinach, ale często nikt ich nie odbiera.

Ceny postojów są dość zachęcające – żeglując Bavarią 36 płaciliśmy 20 dolarów nowozelandzkich (raz zdarzyło się zapłacić dwukrotnie więcej). W cenie są toalety, dostęp do prądu, wody, jedynie za prysznic trzeba zapłacić dodatkowo, od 50 centów do 1 dolara.

Pomosty w marinach są zazwyczaj pływające. Stanowiska dla jachtów ograniczone są z dwóch stron dalbami z cumami lub z jednej strony dalbą, a z drugiej krótkim pływającym pomostem.



Atrakcje skansenu w miasteczku Rotorua.

Pływy i pogoda

Nowa Zelandia to obszar pływowy (rytm półdobowy). Skok raczej nie przekracza dwóch metrów. Jeśli przy wysokiej wodzie mamy pod kilem trzy metry (nie widzimy wówczas charakterystycznego czarnego pasa porośniętego pąklami na przybrzeżnych skałach) to powinniśmy być bezpieczni.

Wieczorem wiatr cichnie i może lokalnie zmienić kierunek. Ot normalne zjawisko nocnej bryzy. Warto uczulić na to wachtę.

Prognoz pogody szukajcie na kanale 20 VHF. Prognozy podawane są non stop. Co sześć godzin są uaktualniane. Przez 17 dni naszego pobytu w Nowej Zelandii cały czas wiało z sektora zachodniego, od 10 do 20 węzłów. Silniejsze wiatry, do 25 węzłów, pojawiały się przy kierunkach południowych i północnych. Wówczas fala rosła nawet do 1,5 metra. Opady są przelotne, ale niekiedy naprawdę bardzo ulewne. Burze są raczej rzadkim zjawiskiem, ale widząc deszczowy cumulus trzeba się liczyć z krótkim szkwałem do 30 węzłów.

Temperatury są wręcz idealne dla żeglarzy z Europy. W dzień od 22 do 28 stopni Celsjusza. W nocy od 12 do 18 C. To oczywiście temperatury odczuwalne w cieniu, w miejscu bezwietrznym. Na morzu, nawet, gdy wieje od równika, jest nieco chłodniej. Trzeba przy tym uważać na silne promieniowanie słoneczne. Czapka z daszkiem, koszula, spodnie, okulary i krem z wysokim filtrem – to niezbędny ekwipunek całej załogi.

Te wszystkie uwagi, zachęcające do zaplanowania żeglarskie idylli, nie dotyczą rejonów południowych, a zwłaszcza otoczenia South Island. Tam prognozy prawie zawsze są poprzedzane informacją o nadchodzącym bardzo silnym wietrze.

Czarter

Nasz jacht True North stacjonuje w Bayswater Marina. Jest własnością Roba, który zawiaduje firmą czarterową (znajdziecie ją pod adresem www.charterlink.co.nz). Procedura czarteru jest taka, jak na całym świecie, z tą różnicą, że dość skrupulatnie trzeba

Przez cały rejs w Nowej Zelandii wiało z zachodu z siłą od 10 do 20 węzłów.

wypełnić wszystkie druki – między innymi listę załogi i kompetencji. Firma Roba jest bardzo przyjazna i często idzie na rękę. Na 14 dni przed czarterem zmieniliśmy bez żadnych problemów termin czarteru i jednostkę. Na miejscu Rob użyczył nam swego samochodu do transportu jedzenia, pokazał okolicę i na nasze życzenie opóźnił o parę godzin zdawanie jachtu. Cała procedura odbyła się jak w każdym cywilizowanym kraju czyli szybko i bez liczenia widelców.

Kaucję opłaciliśmy przy użyciu karty kredytowej, gotówka nie wchodzi w grę. Zapoznałem się z zobowiązaniem, że nie będę pływał w nocy. Nie będę opuszczał jachtu na dłuższy czas w czasie pobytu jednostki na kotwicy. Przeczytałem też oświadczenie o zaliczeniu *safety training*, podpisałem stosowne dokumenty i obiecałem Robowi, że przynajmniej raz dziennie dokonam wpisu do dziennika pokładowego.

Z tym pływaniem w nocy jest tak, że oczywiście da się pływać, ale daleko od brzegu. Poza tym do wielu zatok, a nawet marin, wejście w nocy jest wykluczone, gdyż oznakowanie nocne jest bardzo słabe. No chyba, że ktoś całkowicie powierzy jacht swojemu GPS. Ja do takich nie należę.

Bavaria 36 nie należy do wielkich jachtów, ale dla sześciu osób jest wystarczająca. Plotter GPS zamontowany w kokpicie naszej jednostki był niestety słaby, w słońcu nieczytelny. Bardzo dobrze armator wyposażył biblioteczkę nawigacyjną. Na liście wyposażenia ratowniczego i sygnalizacyjnego znaleźliśmy: kamizelki, EPIRB, VHF, telefon komórkowy na kartę i tylko po dwie sztuki czerwonych flar i świec dymnych. Instalacja 12V plus przetwornica 230V. Umożliwiało to ładowanie laptopów, kamer i telefonów niezależnie od instalacji 230V działającej po podłączeniu do gniazda w marinie. Uwaga! Wyjeżdżając do Nowej Zelandii trzeba się zaopatrzyć w przejściówkę do gniazdek elektrycznych. Są one inne, niż w USA czy w Unii Europejskiej i podłączenie zwykłej wtyczki jest niemożliwe.

Żagle, ponton i grill

Żagle na jachcie mieliśmy po prostu doskonałe. Grot pełnolistwowy z *lazy jack* i dwoma refami (system refowania za pomocą jednej liny) oraz rolowaną, dobrze skrojoną genuę, która nawet zmniejszona o połowę zadowalająco pracowała na bajdewindzie.

Ponton miał sztywne dno oraz kółka pozwalające na odciągnięcie go na plaży poza strefę przypływu. Sztywne dno jest w tym rejonie bardzo ważne, gdyż brzegi przeważnie są skaliste i pokryte ostrymi muszlami.

Większość jachtów ma na rufie grill gazowy. W bakistach znajdziecie masę żyłek na szpulach oraz pełno haczyków pozwalających na poranne połowy. W jednej z zatok, w krótkim czasie, wyciągnąłem cztery sztuki. Ryby podobne do okoni. Każda ważyła około kilograma. Niestety po obróbce i usmażeniu okazało się, że ryby w smaku są średnie. Na jachcie znalazłem książkowy przewodnik po faunie Nowej Zelandii, ale bez opisu jak tą faunę przyrządzać i czy z pewnością nadaje się do zjedzenia. Post factum zajrzałem do Internetu i okazało się, że na nasze talerze zawędrowały ryby zwane Parore. Niezbyt wysoko cenione, niektórzy twierdzą, że te osobniki w swym menu mają ludzkie odchody. Ot, taki łańcuch pokarmowy, w którym nie wiadomo, kto jest ostatnim ogniwem. Przeglądając kulinarne dyskusje na forach internetowych znalazłem opinię, że z ryby Parore najlepsze są małe filety maczane w cieście piwnym i rzucane na głęboki olej. Spotkałem też wpis przekonujący o tym, że lepsza od tej ryby jest wewnętrzna strona podeszwy tenisówki chińskiego dokera. W każdym razie brzegi Nowej Zelandii umrzeć z głodu nie pozwolą i kija warto moczyć.

W drogę

Po oddaniu cum płyniemy na drugą stronę zatoki do Mariny Viadukt. Nasz plan: krótki rekonesans po centrum Auckland, czyli w języku Maorysów „Tamaki Makaurau" (po naszemu: „Pani, która ma tysiąc kochanków".

Auckland to kosmopolityczne miasto. Obok rdzennych Maorysów i przyjezdnych Anglosasów spotkamy mozaikę narodowościową i kulturową z całej Azji i Oceanii. Tuż przed świętami Bożego Narodzenia na głównej ulicy 40-osobowy chór Maorysów ubranych w spódniczki śpiewał kolędy. Paręset metrów dalej zasuwała procesja wyznawców Hare Kriszny.

Na przedzie kroczył duży Sikh. Za nim kilku trochę mniejszych. Z tyłu uwijało się paru facetów w czerwonej, włochatej maszkarze. Po prostu udawali smoka. Za smokiem białe krowy pomalowane w żółte ornamenty. Dalej duży, kolorowy wóz z kobietami zawodzącymi przez megafon. Mali chłopcy rozdawali święte obrazki i kokosowo-ryżowe przekąski. Nad bezpieczeństwem wyznawców czuwali policjanci na Hondach odziani w czarne, skórzane uniformy. W ogóle nie przejmowali się tym, że nad słodkim zapachem tlącej się mirry, dominował swąd palonej marihuany.

Czasami, po zejściu z głównych arterii, wydaje się że Auckland leży gdzieś w Chinach. To raj dla lubiących podjeść co nieco. Na drugie śniadanie smażona jagnięca wątróbka. Na obiad sushi. Na kolację coś z chińskiej restauracji. Wszystko w znośnych cenach. Nie oszczędzając w restauracjach powinno wam wystarczyć około 100 dolarów nowozelandzkich na dzień. Ale też za 25 dolarów da się wyżyć kupując podstawowe wiktuały w sieci sklepów New World.

Z Auckland przenosimy się na żaglach w głąb Hauraki Gulf. Do zatoczki Man o'war Bay, u brzegów wyspy Waiheke. Załoga zalicza wypad w głąb wyspy. Dookoła jest czyściutko, rześko, idyllicznie jak w Hobbitonie. Gdzieniegdzie, tu i na innych okolicznych wyspach, znajdują się forty wchodzące w skład systemu obronnego Nowej Zelandii rozbudowywanego od 1905 roku. Noc spędziliśmy na kotwicy, w tym miejscu akurat trzymała dobrze.

Nowa Zelandia od środka – raj na krańcu świata.

Na Great Barrier Island postój wypadł nam w zatoce Tryphena. Jest tu w miarę dobrze oznakowane podejście, lecz sama zatoka nie daje najlepszego schronienia przed wiatrami z kierunków zachodnich. Poza tym kotwica ślizgała się po wodorostach. Stanęliśmy więc na boji, ale szczerze mówiąc, moje zaufanie do nich jest ograniczone. Nigdy nie wiadomo do czego przymocowana jest gruba lina na dnie.

Następnego dnia rano zrobiliśmy krótki przeskok do Fitzroy Port. Tu należy wspomnieć o tym, że sformułowania port i harbour, które często pojawiają się na mapach, oznaczają najczęściej dobrze osłonięte zatoki i zazwyczaj nie mają nic wspólnego z portem w naszym rozumieniu. Aczkolwiek prawie w każdej większej zatoce spotkać można dość solidny pirs, z którego korzystają miejscowe promy. Ale uwaga! Często pirs dostępny jest tylko w czasie wysokiej wody. Przeważnie przeznaczony jest dla statków zarobkowych, jachty mogą stanąć tylko na chwilę potrzebną na zatankowanie lub zakupy.

Załoga zwiedza wyspę, fotografuje skały i podziwia egzotyczną przyrodę. Kąpie się w gorących źródłach z robakami wciskającymi się gdzie tylko mogą (ostrzega przed nimi specjalna tablica).

Polska załoga jachtu True North: Tomek, Krzysztof, Joanna, Mariusz, Docent, Jacek.

Oferta czarterowa Nowej Zelandii nie jest bogata. Łatwiej wynająć motorówkę ze sprzętem wędkarskim, niż duży jacht żaglowy.

Niektórzy jeżdżą terenówką po szutrowych drogach. Tylko knajpy nie udało się tym razem zaliczyć, bo akurat w środę są czynne tylko do godz. 18. Prawda, że dziwne te zamorskie obyczaje?

Następny dzień zastaje nas płynących do ujścia rzeki Whangarei. Po drodze jacht mija Little Great Barrier Island i grupy wysp Chicken and Hen Island oraz samotną skałę Sail Rock. Tu najlepiej widać dlaczego warto żeglować w dzień. I nie chodzi tylko o bezpieczeństwo jachtu. To co oferuje Nowa Zelandia to mieszanka Karaibów, Szkocji, Chorwacji, bałtyckich szkierów i plaż. Nad brzegiem morza wznoszą się skały, podcięte u dołu falami co chwilę wyrastającymi ku górze wbrew prawom fizyki. To wszystko porośnięte jest roślinności trochę przypominająca tropiki, trochę nasze lasy. A tuż za skalnym załomem rozpościera się wielka, biała plaża, oddzielona od morza podłużnymi, kamiennymi grzebieniami, na których załamują się pieniste bałwany.

I wszędzie jest mnóstwo ptaków. Widzieliśmy wielkie stada, które żerując na ławicach drobnych ryb osiadały przed nami, by po chwili, leniwie i od niechcenia, usunąć się na bok. Widzieliśmy atakujące taflę wody głuptaki, które nurkując z impetem wznosiły pióropusz wody na kilka metrów. Wyławiały rybę, a po chwili traciły ją po ataku agresywnych mew. Widok wieloryba, delfinów przepływających pod kadłubem albo żerującego rekina – to wszystko zapamiętamy na zawsze.

Whangarei na początku jest dużym rozlewiskiem. Stopniowo się zwęża i zamienia w rzekę. Tor staje się bardzo płytki, ale dobrze oznakowany. Planując żeglugę w górę rzeki warto to robić z przypływem, zwłaszcza jeśli nasz jacht ma ponad dwa metry zanurzenia. Miasto Whangarei jest dobrym punktem do zaprowiantowania oraz wynajęcia samochodu, by przez dwa dni pozwiedzać okolicę. Można na przykład pojechać 120 km na zachodnie wybrzeże, by zobaczyć drzewa kauri, które mają 2,5 tys. lat i ponad 50 metrów wysokości.

Po zaliczeniu kilku atrakcji zmierzamy do Tutukaka Harbour. Urocze miejsce, ale odradzam nocne wchodzenie. Szybko przemieszczamy się na Bay of Island. Jest tu sporo dobrze osłoniętych zatok. Klimat przypomina Tobago Cay's. Jacht prześlizguje się wąskimi przejściami na południe od Urupukapuka Island. Przejścia są dobrze oznakowane, ale zapewniają dreszczyk emocji. W nosy lub w niepogodę polecam żeglugę na północ od Okahu Island – tam jest szeroko i bezpiecznie.

Stajemy przy Motuarohia Island. Załoga eksploruje wnętrze wyspy, ja zajmuje się grillem – jagnięcina w miodzie, maksymalnie pięć minut obróbki termicznej. Warto wydawać pieniądze na mięso w Nowej Zelandii. Wszystkie stwory jedzą tutaj to, co powinny, czyli trawę i ziarno. A nie jak w Europie paszę o niewiadomym składzie.

Wyspa, przy której nasz jacht stanął na kotwicy, to Sanctuary Bird czyli rezerwat ptaków. Można go zwiedzać bez specjalnych zezwoleń. Przed rzuceniem kotwicy lub dobiciem do brzegu warto spojrzeć uważnie na mapę, by nie naruszyć granic ścisłego rezerwatu.

Ostatnia prosta

Zmierzamy do Opua Marina. Nocne wejście jest dość łatwe, ale radzę się zameldować za dnia nawiązując kontakt telefoniczny lub na VHF. W okolicy godna obejrzenia jest plaża Ninety Mile (raj dla miłośników off-road) znajdująca się około dwóch godzin jazdy samochodem na północ. Przed wjazdem na plażę spotkamy tablicę informującą o ograniczeniu szybkości dla samochodów do 100 km/h. A na plaży tablicę ostrzegającą pieszych, że samochody mogą ich nie zauważyć.

Wracając na południe mamy szczęście, bo koło Hole In Rock spotykamy stado delfinów. Hole to autentyczna dziura w skalistej wysepce. Przepływają przez nią na pełnej szybkości wycieczkowe, motorowe katamarany. Wieczorem wchodzimy do Whangaruru Harbour. Następnego dnia żeglujemy pod wiatr przy 5 stopniach Beauforta. Docieramy do mariny Marsden otoczonej bezludnym pustkowiem. W nocy i nad ranem wiatr wzmaga się do 7 stopni B. Gdy w południe wypływamy torem na otwarte morze wiatr nie jest już tak silny, ale fala nadal sięga dwóch metrów. Może nie jest bardzo wysoka, ale za to stroma, ponieważ natrafia na przeciwny prąd rzeki.

Płynąc pod fale i wiatr, pomagając sobie silnikiem pracującym na sporych obrotach, osiągamy prędkość siedmiu węzłów. Po minięciu strefy przyboju i obraniu kursu na południe, wiatr pozwala nam na wspaniała jazdę pełnym bajdewindem.

Dwunastego dnia rejsu docieramy do Auckland. W porcie zachwycamy się jachtami – zarówno tymi nowoczesnymi, jak i mniejszymi oldtimerami. Miłośnikom regatowych wrażeń polecić mogę uczestnictwo w regatach meczowych na maszynach z Pucharu Ameryki. Można też wynająć samochód i zaliczyć dwudniową wycieczkę do Parku Narodowego Tongariro. To kraina wulkanów, ośnieżonych szczytów i krystalicznych jezior.

Nowa Zelandia z pewnością warta jest pieniędzy jakie tam zostawiliśmy. Ale dwa tygodnie to trochę zbyt krótki czas na taką wyprawę. Podróż jest długa i droga, więc najlepiej zaplanować 14–dniowy rejs oraz dodatkowy tydzień na zwiedzanie lądu. Tak zresztą zrobiła część mojej załogi.

Oferta czarterowa Nowej Zelandii nie jest oszałamiająca. Znacznie łatwiej wynająć szybką motorówkę ze sprzętem wędkarskim, niż duży jacht żaglowy (ze względu na częste postoje na bojach lub kotwicy warto szukać dużych jachtów). Na taką wyprawę jak nasza trzeba wydać około 10 tys. zł na osobę. Ta kwota powinna starczyć na czarter, przeloty, paliwo, wszystkie niezbędne opłaty i wyżywienie. Drogo, ale naprawdę warto.

Piotr Siedlewski

Galerię zdjęć z rejsu autorstwa Mariusza Lisieckiego i Tomasza Mielcarza znajdziecie na stronie internetowej www.studiocvk.pl/nz

Piotr Siedlewski: kapitan jachtowy i instruktor PZŻ. Przepłynął 15 tys. mil morskich. Od 16 lat organizuje własne rejsy. Pływa po Bałtyku, Egejskim, Adriatyku, Północnym, Atlantyku, odwiedził Karaiby i Nowa Zelandię. Szkoli żeglarzy w K.S. Navigare w Poznaniu.

Archipelag Szybeniku

Lokalny koloryt Chorwacji

Rozpoczynając rejs z Szybeniku zazwyczaj najbliższe wyspy zostawiamy szybko za rufą, aby pomknąć na Kornaty lub w stronę Splitu. Jeżeli jednak interesuje nas lokalny koloryt Chorwacji, a nie tylko urok turystycznych kurortów, to koniecznie musimy zatrzymać się tu choć na kilka dni.

Cały Archipelag Szybeniku, w tym Kornaty, to 249 wysp, wysepek i większych skał rozpiętych na przestrzeni 157 km. Zamieszkałych jest tylko sześć z nich: Murter, Zirje, Kaprije, Prvic, Zlarin i Krapanj.

Murter z powierzchnią 19 km kwadratowych jest największą z nich i jednocześnie najbardziej znaną, głównie z powodu trzech wygodnych marin: Hramina, Betina i Jezera. Na wyspę możemy dojechać mostem z lądu stałego, więc nie ma problemu z dojazdem niemal do samego jachtu. Pozostałe wyspy, położone na południowy-wschód od Murter, ciągną się jak stado delfinów za swoja matką.

Zirje to pierwsza z wysp od strony otwartego morza. Jest wystawiona na największe fale, ale jej bardzo urozmaicona linia brzegowa, pełna zatoczek, daje możliwość schronienia przed wiatrami wiejącymi ze wszystkich kierunków. Kiedyś była gęsto porośnięta lasem dębowym. Dziś ślad po nim pozostał już tylko w nazwie wyspy pochodzącej od żołędzi. Bogata jest nadal roślinność podwodna. Wśród skał i raf koralowych żerują ryby i homary.

Jeżeli spędziliśmy noc na bojce u brzegów Zirje, to na następną warto popłynąć na Kaprije – wyspę kwitnących kaparów. Głęboka zatoka prowadzi do krótkiego, betonowego mola, gdzie dwa razy dziennie przypływa prom z Szybeniku. Ten poranny (godz. 10.40) przywozi świeże pieczywo i prasę. Zanim dobije do nabrzeża przed sklepem gromadzą się kobiety na pogawędkę w porannym słońcu. Mężczyźni odpływają do pracy w Szybeniku. Wrócą dopiero wieczornym promem (godz. 18). Tu nikt się nie spieszy. W okolicy nie ma hoteli, turystów, wycieczek, jest tylko kilka lokalnych restauracji zwanych w Chorwacji „Konoba".

Cała wyspa to kamienie i makia. Gdzieniegdzie są tylko gaje oliwne i małe winnice. Sama wioska przycupnęła między brzegiem morza, a zboczem pobliskiej góry. Ale nie sprawia wrażenia biednej, nabrzeże jest równo wybetonowane, przy kei prąd i woda, a w małych boksach stoją łodzie rybackie, wszystkie jakby świeżo pomalowane na biało. Prosto z mola droga

Im mniejszy port, tym więcej ciszy i uroku.

Fot. Joanna Rajalska, Ivo Pervan / Croatian National Tourist Board

prowadzi na druga stronę wzniesienia i do nowo budowanych domów właścicieli spoza wyspy.

Warto wybrać się na spacer na sam szczyt. Widok z góry jest przepiękny, sięga aż po Kornaty. Ale uwaga: potrzebne są dobre buty i skupiona uwaga, bo droga prowadzi po skałach i kamieniach.

Wracając późnym wieczorem zaglądamy do „Katy" na świeże ryby z domowego grilla. Wyspiarze schodzą się tu na długie śpiewanie. Każdy śpiewa w inny sposób, ale całość brzmi jak chór. Po chwili śpiewają razem już wszyscy goście.

Myszkując pomiędzy wyspami opływamy Zmajan i Tijat. Przy dobrej pogodzie możemy zatrzymać się przy Logorun. Cała wyspa stanowi unikalny, pierwszy na świecie rezerwat osłów powstały dzięki inicjatywie Stowarzyszenia Ochrony Osłów. Brzmi to trochę humorystycznie, ale może i osły trzeba chronić w naszych czasach. Wyspa znajduje się w pobliżu wejścia do portu Tribunj, gdzie odbywają się regularne wyścigi tych zwierząt.

Niecałe dwie mile morskie na wschód od Logorun jest mała wysepka Prvic. Mieszkają tu głównie rybacy. Zatrzymać się warto przy molu w porciku o wdzięcznej nazwie Sepurine. Można zajrzeć do kościoła św. Heleny i zobaczyć bogato zdobiony, drewniany ołtarz. Wioskę, jak wiele innych na sąsiednich wyspach, założyli mieszkańcy z lądu stałego uciekający w XVI wieku przed najazdem tureckim.

Najciekawszą z zamieszkałych wysp rejonu jest z pewnością Zlarin. Nazywany inaczej Złotą Wyspą (Zlatni Otok) jest pełen zieleni i piaszczystych plaż okalających jedną, małą wioskę. Wyspę rozsławili poławiacze korali, pierwsi na Adriatyku.

Możemy odwiedzić małe muzeum, zobaczyć specjalną sieć na korale i popatrzeć jak powstaje piękna biżuteria. Oczywiście na miejscu kupujemy koralowe prezenty dla najbliższych. Kiedyś korale przynosiły wyspiarzom duże dochody. Później część mieszkańców wyemigrowała do Ameryki Południowej. Przysyłali rodzinom pieniądze na tyle duże, że ci nie mieli motywacji do rozwijania turystyki. Zlarin czerpał również korzyści finansowe z tytułu położenia wyspy, gdyż stanowił rodzaj awanportu dla Szybeniku. Statki płynące do Dubrownika zostawiały towary w Zlarinie, aby nie tracić czasu na przechodzenie kanałem św. Antoniego.

Betina, urokliwa miejscowość leżąca na wyspie Murter. Zdaniem wielu jedno z najpiękniejszych miejsc nad Adriatykiem.

W porcie Zlarin powstawały biura różnych firm handlowych, które obsługiwały transport. Domy z kamienia stają do dziś i czekają na lepsze czasy.

Na wyspie Kaprije nikt się nie spieszy. Nie ma hoteli, turystów, wycieczek, jest tylko kilka lokalnych restauracji.

Latem przyjeżdżają do nich właściciele, ich rodziny, znajomi. Hotelik jest tylko jeden. Mieszkańcy Zlarinu pilnie strzegą swojego azylu. Tylko raz w tygodniu przypływa tu prom transportowy i za każdym razem musi mieć pozwolenie władz wyspy na pozostawienie konkretnego towaru. Dla jachtów postój przy molo, polery cumownicze, podłączenie do prądu i wody, ale wolnych miejsc tylko kilka.

Z portu prowadzą szerokie, kamienne ulice, przy których stoją zarówno stare kamienne domy, jak i nowoczesne wille całe w kwiatach. Rankiem można spotkać starsze kobiety, które z bukietami idą na cmentarz. A wieczorem koniecznie odwiedźcie Vuneni. Każdy na wyspie powie gdzie jest jego knajpka. Słowo vuneni oznacza kędziory. Właściciel ma burzę kręconych włosów. Prowadzi swój interes już 30 lat. Nie jest to restauracja typu hotelowego, ale niesamowite miejsce pełne historii, starych zdjęć, mebli i ubiorów. Gospodarz chętnie częstuje swoimi wyrobami. Latem życie toczy się u niego głównie pod gołym niebem.

Ostatnią i najmniejsza z zamieszkałych wysp jest Krapanj. To tylko 400 metrów kwadratowych płaskiej powierzchni, której wysokość nie przekracza siedmiu metrów nad poziomem morza. Odległości do lądu stałego to tylko 300 metrów. Z uwagi na bardzo płytkie morze w okolicy, głównym zajęciem mieszkańców był niegdyś połów gąbek. Obecnie brzeg od strony lądu zajmują hotele i pensjonaty. Do wyspy nie można dopłynąć jachtem, ale chyba nie ma czego żałować.

Pływając w rejonie Szybeniku zawsze zwracamy uwagę na mury obronne w kanale św. Antoniego. Jest to fort św. Mikołaja zbudowany w XVI wieku przez Wenecjan na miejscu klasztoru św. Mikołaja, który został zburzony. Forteca miała bronić Szybeniku przed Turkami. Zbudowana z cegieł, na fundamentach z kamienia. Służyła różnym wojskom aż do 1979 roku. W rejonie Morza Śródziemnego są jeszcze tylko dwie tego typu budowle: na Malcie i w Wenecji. Obecnie, z uwagi na wyjątkowa akustykę, w fortecy organizowane są imprezy muzyczne. Nie zdziwmy się więc, gdy przepływając o zmierzchu, usłyszymy płynącą od strony potężnych murów muzykę.

Joanna Rafalska

reklama

Biegnąca po falach

Żaglowiec budowany w Gdańsku będzie ozdobą południowych mórz

Starożytna Grecja była państwem wielkich postaci, pomysłów i idei. Jej architektura po dziś dzień zapiera dech w piersiach swoją urodą. Legendy o świetności i dokonaniach tej cywilizacji wciąż inspirują ambitne przedsięwzięcia. Tak narodził się pomysł budowy Running on waves – luksusowego żaglowca, który stał się urzeczywistnieniem hellenistycznych legend.

Przy tym projekcie (jacht właśnie wykańczany jest w Gdańsku) kluczowe znaczenie miał udział polskich firm. Budowę nadzorowała firma Choreń Design & Consulting. Zygmunt Choreń kieruje swoją firmą od początku, czyli od 18 lat. Dotąd zaprojektował i nadzorował budowę aż 17 żaglowców, które pływają pod banderami Polski, Bułgarii, Rosji, Ukrainy, Niemiec, Finlandii, Japonii i Panamy. Gdański Sail Service Tadeusza Wojtowicza zadbał o żagle i dostarczył na jacht kabestany, olinowanie, elektronikę. Stocznia Gemini Ryszarda Bobrowskiego wykańczała nadbudówki, wzięła na swoje barki malowanie i wiele mniejszych robót. Można więc powiedzieć, że ten rosyjski projekt w znacznej mierze został wykonany naszymi rękami.

Pomysł na konstrukcję SCV-64 (robocza nazwa jednostki) powstał w 2004 roku podczas rejsu na Bavarii 42 z Aten na Rodos. Rouben Khokhriakov – projekt menadżer – będąc pod wrażeniem południowych wód i opowieści kapitana Dimitrisa Yannulisa, wpadł na nietypowy pomysł. Zapragnął stworzyć żaglowiec na wzór starożytnych statków. Obiekt, który dopłynąłby do zakątków niedostępnych dla dużych jednostek.

Nowatorski pomysł wymagał przemyślanych rozwiązań. Przeszło dwa lata trwały prace nad projektem, który pozwoliłyby na osiągnięcie zamierzonych efektów. Celem konstrukcji było przede wszystkim jak najmniejsze zanurzenie jednostki. Dlatego ten żaglowiec będzie miał zanurzenie zbliżone do zanurzenia jachtu średniej wielkości – 3,2 m.

– Długo szukaliśmy wykonawcy tego projektu – mówi Rouben Khokhriakov. – Niektóre części były wytwarzane w różnych krajach, ale dopiero w Polsce znaleźliśmy człowieka, który podjął się złożenia tego w całość. Pod uwagę brano wiele stoczni na całym świecie: w Chinach, w Niemczech oraz Rosji, ale wybór padł na Gdańsk. Budowa ruszyła w 2007 roku. Z firmą Zygmunta Chorenia współpracowała międzynarodowa ekipa reprezentująca ponad 50 polskich, rosyjskich i rumuńskich firm.

Ten stalowo-aluminiowy jacht ma 64 metry długości, 9 metrów szerokości, posiada prawie 40 metrowe maszty i żagle o powierzchni 1,3 tys. metrów kwadratowych. Całe ożaglowanie jest rolowane automatycznie, a reje i bomy ustawiane są bezpośrednio ze specjalnego pulpitu. Taka automatyzacja sprawia, że kierowanie żaglowcem nie wymaga użycia jakiejkolwiek siły fizycznej.

Styl, w jakim utrzymany jest żaglowiec, był bardzo istotny dla armatora. Spośród propozycji wielu projektantów najbardziej spodobała się idea Valentina Joukova, profesora Akademii Sztuki Stroganova w Moskwie. Jego wizja wywarła ogromne wrażenie na producencie.

Żaglowiec Running on Waves jeszcze w objęciach polskiej zimy.

Fot. Materiały reklamowe, Marcin Bencer

Jacht łączy w sobie elementy barki i szkunera (barkentyna). Pierwszy maszt od dziobu ma ożaglowanie rejowe, a dwa następne – skośne. Polskimi żaglowcami tego typu są Iskra II oraz Pogoria. Poza napędem żaglowym Running on waves posiada 640-konny silnik Volvo Penta i dwa generatory diesela tej samej firmy. Maksymalna prędkość żaglowca to 18 węzłów.

W kadłubie znajdują sie dwa poziomy użytkowe mieszczące 18 kabin pasażerskich, instalacje silnikowe, wodne, kambuz, magazyny – w sumie ponad 30 pomieszczeń. Na pokładzie statku są kajuty załogi, pokaźnych rozmiarów bar, salon, a w nadbudówkach – sterówka oraz pokład słoneczny. Hydraulicznie opuszczana rufa tworzy platformę kąpielową. Wysięgniki i żurawie służą nie tylko do obsługi szalup ratunkowych, ale również opuszczają na wodę motorówki i skutery wodne. Wszystko do dyspozycji gości.

Żaglowiec będzie odbywał rejsy turystyczne po Morzu Czerwonym oraz pomiędzy greckimi wyspami. Oferta wynajmu kabin skierowana będzie do zamożnych amatorów żeglugi dużymi jachtami. Tygodniowy pobyt jednej osoby w kabinie kategorii B, poza sezonem czyli od 7 listopada do 19 grudnia, ma kosztować prawie 1,4 tys. euro. Ceny w wysokim sezonie będą sięgać nawet 3 tys. euro za najlepszą kajutę. Armator postarał się jednak, by cena gwarantowała odpowiednie standardy. Poza czterema posiłkami i wycieczkami wliczonymi w koszt rejsu, klienci będą mogli nieodpłatnie korzystać ze sprzętu do nurkowania oraz bogatego programu rozrywkowego. Jedną z atrakcji ma być samodzielne sterowanie żaglowcem.

Kajuty gości wykonane są z najwyższej jakości materiałów i utrzymane w luksusowym stylu. Klienci będą mogli korzystać z prywatnych łazienek wyposażonych w zestaw kosmetyków. Będą mieć Internet, telewizję satelitarną, lodówkę, telefon, sejf, będzie też klimatyzacja oraz możliwość podglądania okolicy dzięki dostępowi do obrazu z dwóch podwodnych kamer i jednej kamery zamontowanej na maszcie. Do kabin będą też docierać aktualne dane z echosondy i GPS oraz informacje o atrakcjach zaplanowanych przez załogę.

Pierwszy rejs turystyczny tym niezwykłym żaglowcem rodem z Gdańska zaplanowano na sierpień.

Łukasz Bobrowski

Tradycja, nowoczesność i odrobina luksusu na pokładzie oraz wewnątrz jachtu.

Barka w stylu retro

Nowy houseboat na Kanał Elbląski

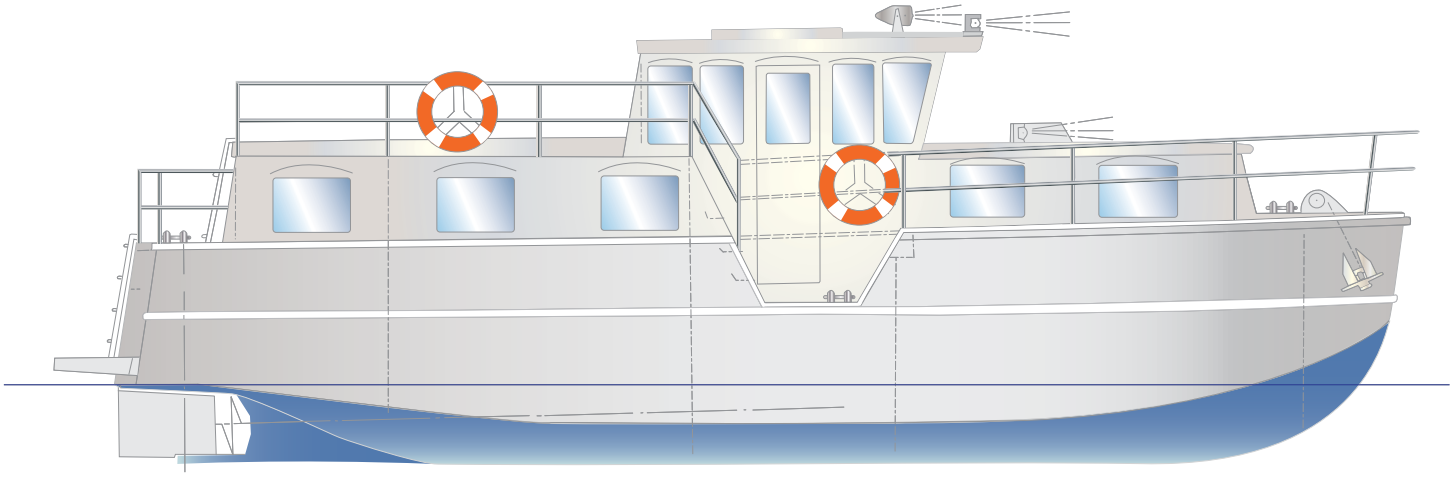
Turystyczną barkę pasażerską specjalnie przygotowaną do żeglugi po Kanale Elbląskim zaprojektował Jerzy Maćkowiak. Koncepcja tego jachtu narodziła się przed kilkoma laty, ale dopiero dziś ten ciekawy projekt doczekał się realizacji. Armatorem będzie firma czarterowa Kłobuk Yacht. Wodowanie jeszcze w tym sezonie.

Zamówienie Krzysztofa Kołakowskiego, właściciela jachtu, było bardzo precyzyjne. Chciał otrzymać dziesięciometrową, spacerową motorówkę skrojoną na miarę kanału. Poza tym jacht miał mieć klasyczne kształty nawiązujące do starych, rzecznych parowców. Konstruktor zadbał o to, by barka miała niewielkie zanurzenie (zaledwie 0,6 m). Szerokość jachtu (3,16 m) dopasowano do najciaśniejszych przesmyków jakie znajdują się na kanale między Ostródą, a Elblągiem oraz do szerokości wózków na pochylniach (przewodnik po kanale i pochylniach autorstwa Piotra Saleckiego opublikowaliśmy w marcowym numerze Magazynu WIATR). Jednostka oczywiście bez problemów zmieści się także pod wszystkimi mostami na tym szlaku.

Barka zapewne spełni oczekiwania najbardziej wymagających wodniaków. Na dziobie znajduje się trzyosobowa kabina. Tuż obok niej zaprojektowano łazienkę z WC i prysznicem. Druga toaleta znajduje się w sąsiedztwie przestronnej mesy. Na rufie są dwie kolejne kabiny, jedna pojedyncza, druga dwuosobowa. Wszystkie pomieszczenia mają okna duże niemal jak w domu. Sterówka górująca nad całym kadłubem to doskonały punkt obserwacyjny dla sternika i nawet trzech osób towarzyszących. Podczas żeglugi w niepogodę można tu wpaść z kubkiem herbaty, usiąść na ławeczce i uciąć sobie pogawędkę z kapitanem.

Z tyłu kadłuba znajdziecie pokład rufowy z drabinką, która prowadzi na niewielką platformę kąpielową. A nad mesą zaplanowano przestronny pokład słoneczny, który może pomieścić pięć leżaków. Na jachcie będzie mogło żeglować od sześciu do ośmiu osób.

W tej chwili wykonane są skorupy tego prototypu. Wodowanie i testy na wodzie zaplanowano na sierpień. Po wykończeniu wnętrz jacht będzie czarterowany z macierzystego portu w Ostródzie.



Rys. Studio WIATR / BL

Jachtem na słońc

W Kilonii powstaje największy na świec

Katamaran PlanetSolar napędzany przez baterie słoneczne ma opłynąć świat trasą przez Kanał Panamski i Kanał Sueski.

Katamaran PlanetSolar powstaje w niemieckiej stoczni Knierim Yacht Club w Kilonii. Ten 30-metrowy jacht to największa na świecie jednostka napędzana energią słoneczną. Baterie słoneczne zajmują powierzchnię 470 metrów kwadratowych.

Rezerwy światowych paliw wciąż się kurczą, więc zainteresowanie alternatywnymi źródłami energii stale rośnie. Doskonałym poligonem doświadczalnym okazał się jachting motorowy. Od lat szwajcarska stocznia Frauscher ma w swej ofercie jednostki napędzane energią elektryczną, a w zeszłym roku zrobiła kolejny krok i zaprezentowała prototyp łodzi zasilanej baterią wodorową (de facto tworząc jednostkę napędzaną wodą i słońcem). Pomysł nowatorski, ale raczej nie zyska zbyt szybko zastosowania w masowej produkcji.

W ślad za Austriakami poszli Włosi, którzy oferują dziś napędy elektryczne i hybrydowe w swoich jednostkach. Stocznia Colombo zbudowała jacht Colombo 24 Super Indios Electric, pierwszą elektryczną łódź płynącą w ślizgu. A Mochi Craft do swojego 23-metrowego jachtu Long Range 23 zainstalował 800 konne motory MAN-a połączone z innowacyjnym, hybrydowym napędem opracowanym przez Ferretti's AYT – Advanced Yacht Technology. Te wszystkie konstrukcje nie są jednak w pełni samowystarczalne (może poza wodorowym jachtem Frauschera). Wszystkie potrzebują gniazdka w porcie.

W 2007 roku szwajcarski katamaran SUN21 (zasilany wyłącznie bateriami słonecznymi) jako pierwszy przepłynął Atlantyk. Podróż z Europy na Martynikę trwała dwa miesiące. Ten 14-metrowy jacht, zasilany przez baterie o powierzchni 65 metrów kwadratowych, płynął z maksymalną prędkością 9 węzłów. Nie jest to wynik imponujący, ale trzeba pamiętać, że SUN21 rozpoczął swą podróż na początku grudnia, kiedy nie ma zbyt wielu słonecznych dni. Mimo to przez cały rejs załoga nie miała problemów z energią. Przy średniej prędkości wynoszącej 5-6 węzłów, panele słoneczne zapewniły zapas energii potrzebny nie tylko do napędzania jednostki, ale także do sprawnej obsługi przyrządów nawigacyjnych.

To wszystko to jednak dopiero preludium do spełnienia wielkiego planu jaki ma Szwajcar Raphael Domjan. Zapragnął on odbyć podróż dookoła świata na jachcie napędzanym energią słoneczną. Zaczął od poszukiwania osób, które mogłyby go wesprzeć swą wiedzą, doświadczeniem i wreszcie pieniędzmi. Poszukiwania trwały cztery lata. W lutym 2008 roku jego projekt PlanetSolar był już w pełni zabezpieczony finansowo. Dziś w jego realizację zaangażowanych jest ponad 100 osób na całym świecie.

Katamaran PlanetSolar powstaje w niemieckiej stoczni Knierim Yacht Club w Kilonii. Ten 30-metrowy jacht to największa na świecie jednostka napędzana energią słoneczną. Zanim rozpoczęto jej budowę, cały sztab inżynierów i naukowców z różnych dziedzin pracował nad optymalizacją konstrukcji. Zastanawiano się nad kształtem kadłuba, doborem materia-

Colombo 24 – pierwsza łódź na prąd płynąca w ślizgu.

SUN21 – katamaran na słońce, który przepłynął Atlantyk.

Fot. Materiały reklamowe, Arek Rejs

ce dookoła świata

cie jacht na energię słoneczną

łów z jakich ma być wykonany, sposobem przechowywania uzyskiwanej energii i w końcu zapewnieniem bezpieczeństwa i komfortu trzyosobowej załodze oraz gościom. Po ukończeniu swego pionierskiego rejsu dookoła świata PlanetSolar przejdzie w prywatne ręce niemieckiego inwestora Immo Stroehera. Jacht budowany jest więc w taki sposób, by zapewnił swemu przyszłemu właścicielowi odpowiednie warunki mieszkaniowe.

Według zapewnień naukowców PlanetSolar będzie mógł bez problemu przepłynąć nawet tysiąc kilometrów przy całkowitym zachmurzeniu czyli odcięciu jachtu od źródła zasilania. W tym czasie cały system nawigacyjny ma być samowystarczalny.

Wodowanie PlanetSolar planowano na 25 lutego, ale tego dnia odbyła się jedynie oficjalna prezentacja łodzi, ciągle jeszcze niewykończonej. Wodowanie i chrzest przesunięto na koniec kwietnia. Później, po kilku testach, jacht wyruszy w podróż po Europie. Jednostka odwiedzi Hamburg, Paryż i Londyn, aby w kwietniu 2011 roku wyruszyć w swą podróż dookoła świata. Trasa tego rejsu będzie wiodła przez Atlantyk, Kanał Panamski, Pacyfik, Ocean Indyjski, Kanał Sueski, aż po Morze Śródziemne. Po drodze jacht zatrzyma się w Nowym Jorku, San Francisco, Singapurze i Dubaju. Cała podróż (40 tys. km) ma trwać 140 dni. W każdym z odwiedzanych miejsc będą organizowane imprezy propagujące odnawialne źródła energii.

We wrześniu ubiegłego roku otwarto w Szwajcarii miasteczko PlanetSolar, które przedstawia prace nad projektem. Podobne miasteczka będą uruchamiane na trasie rejsu, tuż przed osiągnięciem przez jacht kolejnych etapów podróży. Projekt PlanetSolar to bez wątpienia początek nowej ery jachtingu.

Arek Rejs

PlanetSolar w trakcie budowy. Jacht czy UFO?

PlanetSolar

długość	30 m
szerokość	15 m
długość ze skrzydłami	35 m
szerokość ze skrzydłami	23 m
wysokość	6 m
waga	60 ton
powierzchnia baterii	470 m kw.
moc otrzymywana z baterii	120 kW
średnia prędkość	8 węzłów
załoga	3
maksymalna liczba pasażerów	200

reklama

reklama

Klasa Hornet

Czy garstka zapaleńców przywróci szerszeniom dawny blask?

Niektóre Hornety żeglujące w Polsce wyglądają jak meble z ekskluzywnych sklepów – piękne słoje drewna, wysoki połysk na rufie i na dziobie, do tego plątanina kolorowych linek. Kiedy właściciele tych jachtów ściągają pokrowce z pokładów, nie sposób przejść obok obojętnie.

Ale Hornety to nie tylko obiekty westchnień miłośników starych, klasycznych konstrukcji. To także wymagające i trudne w prowadzeniu maszyny regatowe. – Hornety są bardzo czułe na wiatr, ich skośne dna wymagają od załogi niezwykłej uwagi i wprawy podczas żeglugi. Każde spóźnienie lub błędna reakcja załogi sprawiają, że łódka zwalnia i staje się nieposłuszna – mówi sternik Adam Krzepkowski.

reklama

– Konia z rzędem temu, kto wchodząc pierwszy raz na tę łódkę nie fiknie orła do wody. Hornet to rogata łajba. By ją oswoić, trzeba najpierw poznać i zrozumieć. Ale później frajda jest niebywała – mówi Tomasz Derwinis, z zawodu ortopeda, z zamiłowania sternik Horneta. Na początku żeglował na drewnianym kadłubie przywróconym do życia przez Leona Wróbla, byłego mistrza świata. Teraz Tomasz Derwinis pływa na nowszym, plastikowym Hornecie z 2001 roku, ale na każdych regatach z sentymentem zerka na swą dawną, drewnianą łódkę, na której żegluje już inna załoga.

Jacht zaprojektował w 1951 roku Brytyjczyk Jack Holt, autor między innymi Cadeta i Ramblera. Przez lata Hornet rozpoznawany był przede wszystkim po desce do balastowania wysuwanej na rolkach, na której załogant siedział lub leżał po nawietrznej burcie. Rozwiązanie pomysłowe, ale dla jachtu regatowego chyba niezbyt szczęśliwe. Wyobraźcie sobie kilka Hornetów zmierzających na pełnym gazie do znaku kursowego. Dochodzi do ostrej walki burta w burtę, a każda z łódek ma grubą dechę wysuniętą poza kokpit. I co w takiej sytuacji robić? Ścigać się, czy chronić głowę? Dlatego dziś zamiast desek stosuje się trapezy (dla załoganta i sternika).

Pod koniec lat 60-tych w Polsce było około 200 Hornetów. W regatach ścigało się ponad 70 łódek. Dwukrotnie organizowaliśmy mistrzostwa świata w tej klasie: w 1966 i 1971 roku. Zbigniew Kania zdobył na Hornecie złoto na mistrzostwach Europy (1969), a Leon Wróbel był mistrzem świata (1971). – Dwa lata przygotowywałem się do tych regat, później przesiadłem się na Latającego Holendra – wspomina Leon Wróbel. Na Hornetach żeglowali też inny znani polscy żeglarze: Tomasz Holc, Bogdan Kramer, bracia Wiesław i Grzegorz Śliwińscy, Andrzej Gotowt czy Andrzej Iwiński.

Na początku lat 70-tych Hornet dość szybko zaczął tracić popularność. Nie tylko w Polsce, ale też w całej Europie. Dziś najliczniejsze floty tych jachtów żeglują w Anglii i Holandii. W mistrzostwach Europy rozgrywanych co dwa lata startuje około 40 Hornetów. Polscy żeglarze ze Stowarzyszenia Klasy Hornet od ośmiu lat starają się przywrócić tej łódce dawny blask. Spotykają się na regatach i utrzymują kontakt ze sternikami zza granicy. Planują nawet rozegranie w Polsce mistrzostw Europy, być może już w przyszłym roku w Górkach Zachodnich.

Hornet z drewnianym pokładem – regatowy oldtimer.

Obecnie mamy w kraju kilkanaście jachtów gotowych do ścigania. Łódki pochodzą przeważnie z Anglii. – Wyszukujemy ciekawe egzemplarze wystawiane co jakiś czas na sprzedaż na angielskich stronach internetowych. A później ruszamy w długą podróż do Anglii po jacht – mówi Adam Krzepkowski.

Kompletne Hornety, wyposażone w wózek, pokrowce, żagle, kosztują około 2 tys. funtów, ale starsze jednostki można znaleźć nawet za 600 funtów. Jachty najnowszej generacji, po jednym sezonie, już nie drewniane, ale z laminatów, z odpływowym kokpitem, mogą kosztować nawet 5 tys. funtów.

Krzysztof Olejnik

Kalendarz regat klasy Hornet znajdziecie na stronie internetowej www.hornet.org.pl

Fot. Anna Rozwałka

Phobos 25

Największy bez uprawnień

Bez patentu żeglarskiego można dziś prowadzić po jeziorach jacht o długości do 7,5 metra. Phobos 25 ma dokładnie 7,49 m.

Ktoś powie: nic wielkiego. Przecież kadłub spełniający to proste kryterium może zaprojektować prawie każdy konstruktor. Zgoda. Ale jak to zrobić, by ten niezbyt duży jacht gwarantował załodze odpowiednią wysokość w kabinie, by żeglował szybko i bezpiecznie, a na dodatek cieszył oko? To już takie proste nie jest. Tego zadania podjął się projektant Wojciech Spisak, który zaprojektował Phobosa 25 na zlecenie firmy Dalpol Yacht z Siemianowic Śląskich.

Na warszawskich targach Wiatr i Woda zaprezentowano prototyp jachtu, który przeznaczony jest dla osób (także tych bez żeglarskich patentów), które zechcą kupić lub wyczarterować niezbyt dużą, ale wygodną jednostkę. Phobos 25 przygotowany został w taki sposób, aby mógł sprostać różnym oczekiwaniom. Można więc zakupić tani jacht z minimalnym wyposażeniem lub bogatą wersję z lodówką, ogrzewaniem, klimatyzacją, teakiem na pokładzie i kołem sterowym.

Phobos może być przygotowany dla klienta w dwóch wersjach. Pierwsza to jacht śródlądowy z mieczem obrotowym i sterem pawężowym obsługiwanym za pomocą rumpla. Druga to wersja morska – jacht balastowy z silnikiem stacjonarnym i sterem głębinowym kierowanym kołem sterowym. Co ciekawe do pewnego stopnia można „mieszać" te wersje, na przykład można zamówić śródlądowy jacht z silnikiem stacjonarnym i kołem sterowym. Phobos 25 jest to bodaj najmniejszy jacht, który już w fazie projektowania przygotowany został pod montaż koła sterowego.

Również kambuz można aranżować samemu wybierając morską kuchenkę na kardanie lub zwykłą, montowaną na blacie. W części rufowej jachtu zaprojektowano aż cztery bakisty. Dwie pod ławkami, a dwie w dnie kokpitu. Dzięki tak wielu schowkom (to rzadkość na jachtach tej wielkości) można zamontować nie tylko instalację elektryczną i gazową, ale także ogrzewanie, klimatyzację, dodatkowy zbiornik paliwa, dwa akumulatory z prostownikiem i mały bojler z ciepłą wodą.

Jacht jak na swoją długość jest stosunkowo szeroki (2,86 m). Dzięki temu wnętrze jest obszerne, a boczne pokłady na tyle szerokie, by załoga mogła swobodnie przemieszczać się z kokpitu na dziób, nawet podczas żeglugi w dużym przechyle.

Choć wnętrze jest dość wysokie (1,80 m), sylwetka jachtu jest lekka i nowoczesna. Nadbudówka ma charakterystyczny kształt łuku, to dziś popularne rozwiązanie w wielu jachtach, zwłaszcza tych większych, śródziemnomorskich. Łuk nadbudówki łagodnie przechodzi w kierunku rufy w formie falochronu służącego za wygodne oparcie dla pleców. Dzięki wielkim, bocznym oknom przypominającym swym kształtem groty strzał, sylwetka jachtu nabiera odrobinę drapieżnego charakteru. Zresztą okna są specjalnością tej konstrukcji, bo jest ich aż siedem (w tym pięć otwieranych).

Phobos 25 jest stosunkowo szeroki, ma obszerne wnętrze, a mimo to zachowuje lekką i nowoczesną sylwetkę.

Jeszcze nie wiemy, jak jacht z Siemianowic Śląskich zostanie przyjęty przez klientów w zachodniej Europie. Jego promocja planowana jest dopiero w najbliższych miesiącach. Phobos 25 trafi do dealerów we Włoszech, Austrii, w Niemczech i na Węgrzech. Prezentowany będzie na słynnych targach w Genui oraz na wystawach w Berlinie i w Poznaniu. W Polsce jednak już zyskał zwolenników. Do września zwodowanych zostanie około 13 sztuk. *KO*

Wnętrze jachtu mieści sporą łazienkę, kambuz z kuchenką, zlewem i lodówką.

Phobos 25 posiada siedem okien, w tym aż pięć otwieranych.

Michał Burczyński

Czy ktoś go zaprosi na bal mistrzów sportu?

Rozmowa z Michałem Burczyńskim, nowym mistrzem świata w bojerowej klasie DN.

Zdobył Pan tej zimy tytuł mistrza świata i złoto na mistrzostwach Polski. To chyba najlepszy sezon w bojerowej karierze?

To nie tylko mój najlepszy sezon, ale chyba najlepszy sezon w historii polskich bojerów. Na mistrzostwach świata w Austrii całe podium zajęli Polacy. Drugi był Adam Baranowski, a trzeci Łukasz Zakrzewski. Nigdy wcześniej Polacy nie zdobywali wszystkich medali na najważniejszej imprezie sezonu.

Rozdawaliście karty podczas całych regat?

Ależ skąd. To tylko tak pięknie wygląda w końcowej klasyfikacji. Ja co prawda miałem sporą przewagę nad rywalami i w ostatnim wyścigu już nie musiałem startować, ale o srebro i brąz walka trwała do końca. Szanse na podium miało pięciu zawodników (w tym dwóch Polaków). Na szczęście Adam i Łukasz żeglowali koncertowo. Ale przyznać trzeba, że nasza ekipa miała trochę szczęścia. Amerykanin Ron Sherry, dotychczasowy wicemistrz świata, złamał maszt w trzecim wyścigu lecąc na piątej pozycji. Jego kolega Matt Struble, obrońca tytułu mistrzowskiego, z przyczyn osobistych nie mógł dotrzeć na regaty.

Jak przygotowywał się Pan do tego sezonu?

Najpierw straciłem pracę. W doskonałym momencie, bo pod koniec listopada, czyli tuż przed sezonem. To oczywiście niezbyt przyjemna sytuacja, ale przynajmniej mogłem cały czas poświęcić na przygotowanie sprzętu i treningi. Zanim stanąłem na starcie do pierwszych ważniejszych regat miałem już na koncie 20 dni treningowych. A ponieważ nie pracowałem zawodowo, sprzęt mogłem przygotowywać w dzień, a nie jak w poprzednich latach – w nocy.

Michał Burczyński

Ile godzin spędza Pan przy bojerze, zanim uzna, że może zacząć się ścigać?

Zawsze jest więcej pracy przy sprzęcie, niż latania. Najpierw ustawiamy geometrię ślizgu. Trzeba perfekcyjnie zgrać płozownicę z kadłubem. Później badamy ustawienie płóz. Na sezon przygotowuję kilkanaście kompletów płóz z różnych stopów stali. Samo ostrzenie jednego kompletu zajmuje około pięciu godzin. Trzeba pamiętać o tym, by podczas ostrzenia nie przegrzewać stali. Więc ostrzymy i chłodzimy. Jeśli masz kilkanaście kompletów płóz, to potrzebujesz na to prawie całej jesieni. A w przerwach trzeba zadbać o kondycję, więc biegam w terenie i odwiedzam siłownię.

Niektórzy przygotowując się do sezonu oglądają telewizję leżąc w pozycji bojerowej na dywanie. Czyli nogi do przodu i głowa lekko uniesiona.

To doskonały pomysł. Trzeba przyzwyczaić mięśnie szyi do nietypowej pozycji.

Ile kosztuje dziś sprzęt bojerowy?

Trudno powiedzieć. Jeśli ktoś chciałby zacząć od zera, to na kompletny ślizg regatowy (z jednym kompletem płóz i z jednym żaglem) musiałby wydać około 25 tys. zł. Ale to dopiero początek wydatków. Sam żagiel – a trzeba mieć co najmniej trzy – może kosztować nawet tysiąc euro. Później należy się rozejrzeć za płozami na różne warunki lodowe i atmosferyczne. Nie można pójść do sklepu i poprosić o komplet płóz na twardy lód i lekki mróz. Wszystko trzeba zrobić samemu. Do produkcji płóz najchętniej używamy doskonale zahartowanej, amerykańskiej stali o symbolu 440C. Czasem mam wrażenie, że całe to nasze bojerowe życie kręci się właśnie wokół płóz i poszukiwania najlepszej stali.

Największe telewizje sportowe pokazują zawodników, którzy w lakierkach na lodzie godzinami szczotkują lód i rzucają dziwaczne kręgle. Prawie nikt nie wie o co chodzi, ale transmisja, na przykład podczas zimowych igrzysk olimpijskich, idzie na całą Europę. A o bojerach, sporcie ekstremalnym, dynamicznym i ekscytującym, prawie się nie mówi. Dlaczego?

Może dlatego, że bojery są dyscypliną trochę kapryśną. Potrzebujemy dużych, zamarzniętych akwenów, wiatru i w miarę czystego lodu. Regaty zaplanowane na Węgrzech, rozgrywamy w Austrii. Potrafimy w jeden dzień przejechać tysiąc kilometrów w poszukiwaniu dobrych warunków do latania. Żadna stacja telewizyjna nie będzie nas gonić, bo woli transmitować sporty zimowe rozgrywane w hali.

Ale kiedyś w Polsce o bojerach było głośniej...

To prawda. Mój tata, mistrz świata z 1979 roku, był nawet w dziesiątce najlepszych sportowców Przeglądu Sportowego. Podobnie Bogdan Kramer. Dziś niestety raczej nie spodziewam się takiego wyróżnienia. Nikt mnie nie zaprosi na bal mistrzów sportu, bym stanął obok Adama Małysza i Justyny Kowalczyk, choć przecież wszyscy jesteśmy mistrzami świata.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Bojery klasy DN, najpopularniejszej na świecie, chwilę po starcie.

MICHAŁ BURCZYŃSKI

Michał (29 lat) pochodzi z bojerowej rodziny. Jego ojciec był mistrzem świata (1979) i trzykrotnie mistrzem Europy. Na bojerach latają także starsi bracia: Łukasz i Paweł. Złoto mistrzostw świata Michał Burczyński zdobył już dwukrotnie (2006 i 2010). Pierwszy raz żeglował na lodzie w wieku 13 lat.

Fot. Piotr Staszewski (2)

Inwazja spinakerów

Mistrzostwa świata klasy Cadet w Polsce.

Pod koniec lipca tego roku do Pucka przyjedzie prawie 200 jachtów klasy Cadet. To będzie prawdziwy nalot kolorowych spinakerów.

Polska już po raz trzeci organizuje mistrzostwa świata w tej młodzieżowej konkurencji. Wcześniej dwukrotnie gospodarzem była Gdynia (1990 i 2000 rok). Teraz załogi odwiedzą Puck. – Spodziewamy się żeglarzy z 14 państw, głównie z Europy – mówi Tomasz Wierzbicki, sekretarz Polskiego Stowarzyszenia Klasy Cadet.

Klasa Cadet choć nie młoda, wciąż jest widowiskowa.

Kilka lat temu wydawało się, że dni klasy Cadet są już policzone. To przecież dość stara i niezbyt nowoczesna konstrukcja. Młodzi żeglarze zaczęli poszukiwać nowszych, szybszych i bardziej widowiskowych jachtów, więc na wielu akwenach Cadetów było coraz mniej.

Ale jednak ta stara, poczciwa łajba zdołała obronić swoją pozycję. Dlaczego? Przede wszystkim ze względu na koszty.

Kompletną nową łódkę tej klasy można kupić za około 14 tys. zł. Jak na dwuosobowy jacht ze spinakerem nie jest to kwota wygórowana. Poza tym Cadet zaczął zmieniać swój wizerunek. Stare, drewniane kadłuby zaczęły ustępować jachtom z laminatu, z nowszym, odpływowym kokpitem. Za produkcję Cadetów zabrał się Sławomir Baranowski, znany przede wszystkim z budowy popularnych i cenionych łódek klasy Optimist. Dziś w Polsce żegluje około 50 załóg i niewiele wskazuje na to, by klasa Cadet była w odwrocie.

W mistrzostwach świata w Pucku wystartuje 80 jachtów, w tym dziesięć z Polski. Obok głównej trasy organizatorzy ustawią drugą – będą na niej rywalizować załogi, które nie wywalczą awansu do mistrzostw.

Nasza reprezentacja zostanie wyłoniona po trzech regatach eliminacyjnych. Pierwsza impreza (Puchar Europy Centralnej) jak co roku zostanie rozegrana w podpoznańskim Kiekrzu. Kolejne dwie – w Pucku i w Mielnie.

Klasa OK Dinghy

Polacy wrócili z Nowej Zelandii

Czterech polskich żeglarzy starszego pokolenia (wszyscy mają ponad 40 lat) próbowało swych sił na mistrzostwach świata klasy OK Dinghy.

– Wiekiem bardzo pasowaliśmy do tego towarzystwa, ale umiejętnościami trochę odstawaliśmy od faworytów z Antypodów – mówi Dariusz Kraś, sekretarz Polskiego Stowarzyszenia Zawodników Klasy OK Dinghy.

W regatach startowało 71 żeglarzy. Wśród nich Tomasz Gaj, Robert Święcki, Radosław Droździk i Dariusz Kraś. Czołowe role odgrywali sternicy z Nowej Zelandii i Australii. W pierwszej szesnastce mistrzostw poza nimi był tylko jeden Brytyjczyk i jeden Szwed. – Poziom był bardzo wysoki – ocenia Dariusz Kraś. Ile kosztowała wyprawa na regaty do tak odległego kraju? – Około 5 tys. zł płaciliśmy za bilety lotnicze. Transport jachtu dofinansowali organizatorzy mistrzostw, więc zapłaciliśmy połowę czyli około 400 euro. Jachty zresztą wciąż jeszcze płyną do Europy na kontenerowcu.

Czołówka zawodników tej klasy to praktycznie zawodowcy. Wielu z nich spędza na wodzie 200 dni w roku. Nowozelandczyk Karl Purdie, który zdobył tytuł mistrza, pochodzi z Wellington. Od kilku lat jest w czołówce, miał złoto w 2008 roku, a w 2009 był drugi. Trenuje prawie codziennie i stąd doskonałe wyniki. Najlepszy z Polaków, Tomasz Gaj, zajął 41 miejsce.

Runda honorowa – mistrz świata Karl Purdie niesiony razem z jachtem przez rywali.

Fot. Adrian Rumney Photography

Dwadzieścia lat temu klasa OK Dinghy była bardzo popularna. Tylko w USA było ponad 2 tys. jachtów. W Europie kilkaset. Dziś tych łódek jest o wiele mniej, ale stara gwardia trzyma się dzielnie i nie pozwala, by świat zapomniał o tym wyjątkowo wdzięcznym i pięknym jachcie. Także w Polsce. W mistrzostwach kraju startuje prawie 50 zawodników.

Światowa czołówka sterników OKD żegluje na jachtach z laminatu, które zastąpiły łódki drewniane oraz kadłuby, w których drewniany był tylko pokład. Od trzech lat najlepsi stosują węglowe maszty. Ale mimo to „Okej" wciąż jest jachtem stosunkowo tanim. Za 5 tys. zł można kupić używany komplet gotowy do ścigania. I co ważne nie są to pieniądze stracone raz na zawsze, bo używane jachty trzymają cenę i praktycznie w każdej chwili można je odsprzedać.

W nadchodzącym sezonie starsi polscy zawodnicy chcą przyciągnąć do klasy młodych żeglarzy. Ustalili, że każdy junior (zawodnik do 21 roku życia), który wyjedzie w tym roku na regaty poza miejsce swojego zamieszkania, nie zapłaci za wpisowe oraz dostanie 100 zł w prezencie od starej gwardii (na pokrycie kosztów podróży).

KO

reklama

Dlaczego zatonął ża

Stalowa barkentyna, częściowo wzorowana n

Ta wiadomość zaskoczyła cały żeglarski świat. W lutym, 300 mil morskich od wybrzeży Brazylii, będąc w drodze do Montevideo w Urugwaju, zatonęła piękna Concordia (poniżej na zdjęciu autorstwa znanego fotografika marynisty Marka Czasnojcia). Na szczęście cała załoga ocalała.

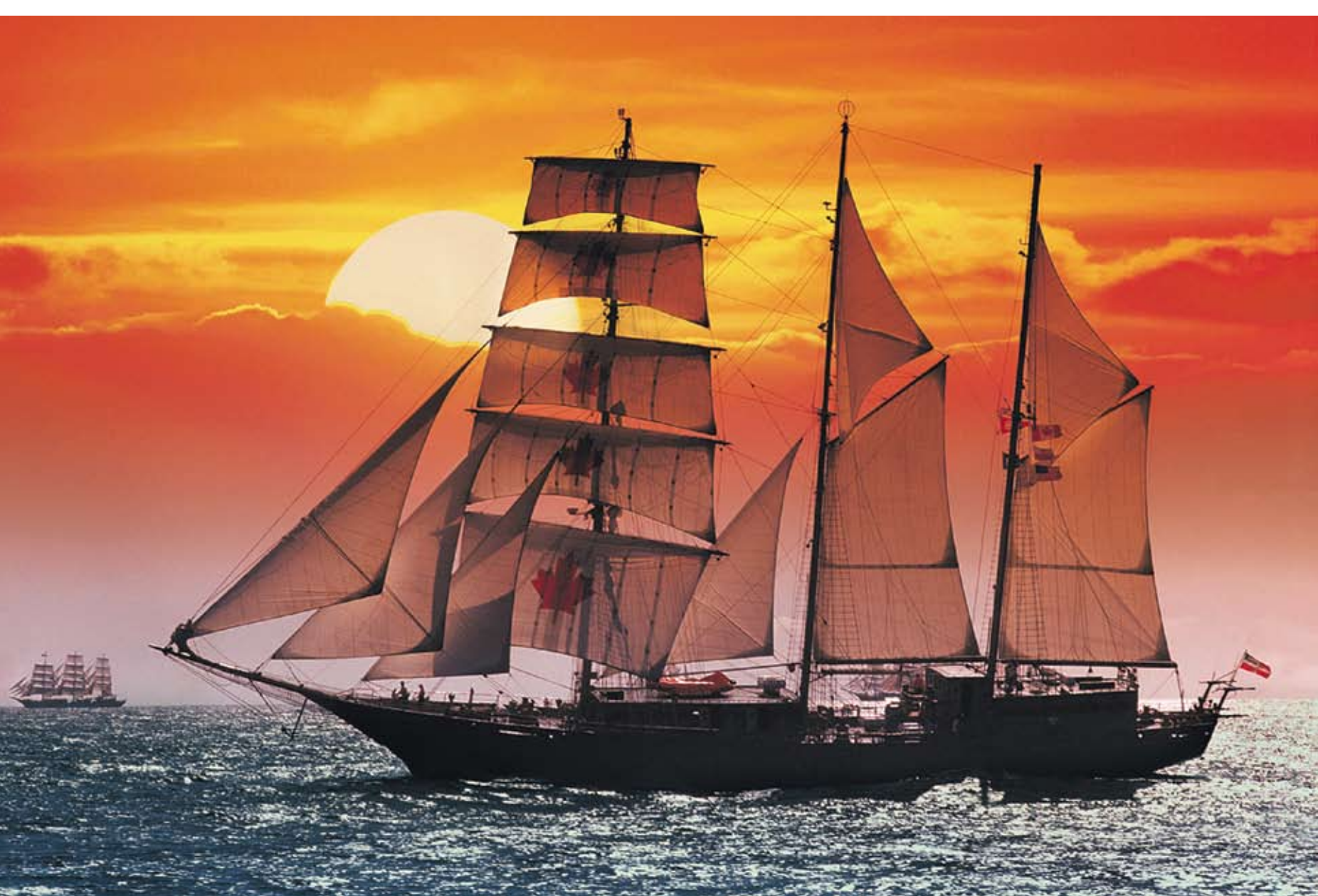
Concordia jest dobrze znana polskim żeglarzom, często spotykała się na morzach i w portach z polskimi jachtami i załogami. Ta stalowa, trójmasztowa barkentyna, częściowo wzorowana na Pogorii, została zbudowana w Szczecinie na początku lat 90-tych. Armatorem była Kanadyjska Szkoła Pod Żaglami (West Island College). Wcześniej, w drugiej połowie lat 90-tych, Kanadyjczycy czarterowali właśnie Pogorię, a później – dodatkowo – także Fryderyka Chopina. Dziś wychowankowie i słuchacze kanadyjskiej szkoły, nie mogąc pogodzić się ze stratą Concordii, piszą między innymi: „nasze serca zatonęły razem z nią".

Już w swym pierwszym rejsie Concordia okazała się bardzo udanym żaglowcem. Uczestniczyła wtedy w transatlantyckiej Operacji Żagiel Columbus'92. Towarzyszyły jej nasze żaglowce: Dar Młodzieży, Iskra, Fryderyk Chopin i Zawisza Czarny. Później Concordia corocznie odbywała wielomiesięczne rejsy szkolne, kilkakrotnie opływając świat i Horn. Jej zasłużonym i cenionym przez armatora kapitanem był Andrzej Straburzyński, wychowanek szkoły trzebieskiej. W kadrze oficerskiej, zarówno wśród nawigatorów jak i mechaników, prawie bez przerwy byli Polacy.

Concordia okazjonalnie brała udział w zlotach i regatach wielkich żaglowców - między innymi w bałtyckiej edycji The Tall Ships' Races w 2007 roku. Na jej pokładzie, podczas przejścia z Gdyni do Szczecina, byli wtedy uczniowie Zespołu Szkół Szczecińskiej Fundacji Talent Promocja Postęp.

Brazylijskie i kanadyjskie służby ratownicze oraz światowe agencje, podały mało informacji o przebiegu i przyczynie katastrofy. Wiemy, że żaglowiec był w kolejnym, dziesięciomiesięcznym rejsie z młodzieżą. Na pokładzie były 64 osoby, w tym dwóch polskich mechaników. Kapitanem był Amerykanin. Za przyczynę zatonięcia Concordii podawany jest nagły szkwał, który uderzył po południu, na otwartym Atlantyku. Jacht dwukrotnie położył się na bok. Z relacji rozbitków i ich rodzin wynika, że z pierwszego szkwału żaglowiec wyszedł cało, ale po chwili drugie uderzenie wiatru spowodowało nieodwracalną wywrotkę. Concordia poszła na dno, ale szczęśliwie cała załoga została ewakuowana na tratwy pneumatyczne. Brzegowe służby ratownicze odebrały sygnał *mayday*. Jednak zanim tratwy zostały zlokalizowane przez samoloty, które zmierzały w kierunku miejsca katastrofy, rozbitkowie spędzili na oceanie kilkadziesiąt trudnych godzin. Korzystali z zapasów wody i żywności znajdującej się na wyposażeniu tratw. Jeszcze przed przybyciem statków ratowniczych rozbitków podjęły dwa statki handlowe: Hokuetsu Delight i Crystal Pioneer. Wszyscy bezpiecznie dotarli do Rio de Janeiro, a stamtąd do swoich domów.

Obecnie, krótko po katastrofie, jakiekolwiek dyskusje i komentarze co do jej przyczyn, a także postępowania kapitana i załogi przed uderzeniem szkwału oraz po wywrotce żaglowca, są przedwczesne. Postępowania wyjaśniające prowadzą już Izby Morskie Kanady i Barbadosu (gdzie Concordia była zarejestrowana) i należy poczekać na ich orzeczenia. Również – co zrozumiałe – nie wypowiadają się na ten temat poprzedni kapitanowie czy oficerowie żaglowca, nie będący w załodze w tym ostatnim rejsie.



glowiec Concordia?

a Pogorii, poszła na dno u wybrzeży Brazylii.

Co ciekawe w podobnych okolicznościach zatonęły dwa inne szkolne żaglowce. Polski Zew Morza zatoną na Morzu Śródziemnym w 1981 roku. Niedawno, przed dwoma laty, poszedł na dno na Biskajach irlandzki żaglowiec Asgard II. Obie te katastrofy też były nagłe. Zew Morza przewrócił się, a Asgard nabrał wody. Żaglowce zatonęły na dużych głębokościach, ale załogi na szczęście uratowały się w komplecie.

Concordia została zbudowana w Szczecinie, na podstawie oryginalnego projektu Ryszarda Langera, a nie w Gdańsku, jak mylnie podaje nasza Encyklopedia Żeglarstwa (PWN, 1996, str. 27). Budowę nadzorował Andrzej Marczak. Był on też pierwszym kapitanem żaglowca. Wśród kapitanów i kadry oficerskiej było później jeszcze wielu innych polskich żeglarzy, między innymi Wojciech Jacobson, Marek Lewenstain, Andrzej Mendygrał, Jerzy Szkudlarek i Adam Busz.

Cała idea Kanadyjskiej Szkoły Pod Żaglami wzorowana była na polskich doświadczeniach. Najpierw Kanadyjczycy czarterowali dla swych słuchaczy Pogorię, później zamówili w Szczecinie i zbudowali dla siebie Concordię. Zapewne stąd często mówi się, że żaglowiec był bliźniaczym jachtem Pogorii. W rzeczywistości, poza ożaglowaniem, znacznie od niej odbiegał. Czasem też Concordia, jako jedna z barkentyn zbudowanych pod koniec XX wieku w Polsce, zaliczana bywa mylnie do gdańskich „choreniówek" czyli do żaglowców budowanych lub przebudowywanych według projektów Zygmunta Chorenia (tak jak Pogoria, Iskra II czy Kaliakra). Konstruktorem Concordii nie był jednak Zygmunt Choreń, a nieżyjący już inny gdański konstruktor Ryszard Langer.

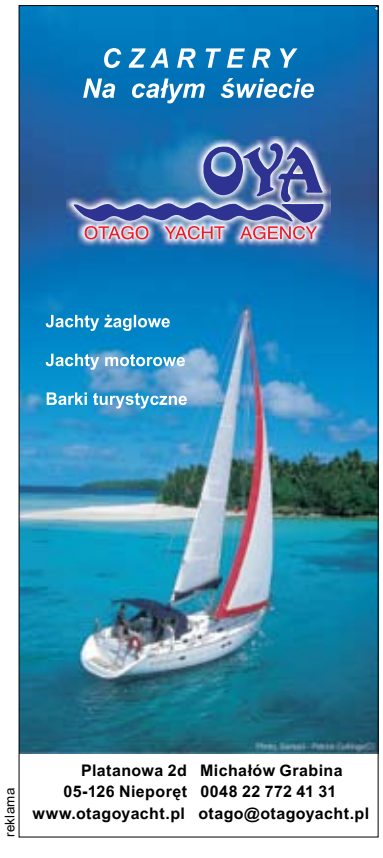
Concordia powstała nietypowo. Nie była dziełem żadnej renomowanej stoczni. Została zbudowana przez celowo powołaną do tego spółkę, która wykonanie kadłuba zleciła ówczesnej szczecińskiej stoczni rzecznej Odra. Roboty wykończeniowe prowadzone były przy innym, czasowo wynajętym, szczecińskim nabrzeżu.

Kanadyjczycy nie rezygnują z prowadzenia swojej szkoły pod żaglami i jak najszybciej chcą wrócić na morze, na innym żaglowcu. Dotąd na Concordię zabierali młodzież na dalekie, wokółziemskie, wielomiesięczne rejsy, podczas których słuchacze zaliczali cały rok szkolny. Opłata wnoszona przez rodziców lub sponsorów wynosiła 41,5 tys. dolarów za cały rok lub 28 tys. dolarów za jeden semestr (czyli odpowiednio około 130 lub 180 dolarów za dzień). Słuchaczami byli młodzi ludzie w wieku od 16 do 25 lat, głównie z Kanady, ale także ze Stanów Zjednoczonych, z Meksyku, Wielkiej Brytanii, Niemiec i Nowej Zelandii. Ten wzór, wypracowany na Pogorii i na Fryderyku Chopinie, w ramach szkoły pod żaglami Krzysztofa Baranowskiego, ostatnio na naszych żaglowcach został praktycznie zawieszony, chyba głównie ze względów finansowych. Teraz Pogoria i Fryderyk Chopin, podobnie jak inne żaglowce (Kapitan Głowacki i Zawisza Czarny) oferują wszystkim chętnym krótkie lub dłuższe rejsy szkoleniowe i czarterowe, nawet z udziałem w Tall Ships' Races, ale nie spełniające już wymogów klasycznej szkoły pod żaglami.

Światowa flota żaglowców szkolnych poniosła wraz z utratą Concordii dużą stratę. Może kapitan „Strab" Straburzyński, który w ubiegłym roku również przeszedł nagle i nieoczekiwanie na wieczną wachtę, znów jest na swoim żaglowcu gdzieś na niebiańskich szlakach...

Wiesław Seidler

Concordia od rufy.



reklama

Concordia na zlocie żaglowców w Szczecinie w 2007 roku.

Fot. Marek Czasnojć, Zbigniew Zbroja (2)

Malediwy północy

Rozmowa z Markiem Kamińskim, który 20 marca zakończył kajakowy rejs Wisłą

Marek Kamiński nocował w namiocie nad brzegiem. Pił przefiltrowaną wodę z Wisły. W dolnym biegu rzeki rozwinął żagiel o powierzchni 1,5 m kw.

Marek Kamiński to nie tylko znany polarnik i podróżnik, ale także żeglarz z patentem sternika, który dwukrotnie pokonał Atlantyk (między innymi razem z Romanem Paszke na katamaranie).

Podczas swej Zimowej Ekspedycji Wisła, która trwała dwa tygodnie, przepłynął kajakiem niespełna 950 kilometrów. Na ostatnim odcinku rozwinął niewielki, kajakowy żagiel i mógł wreszcie odłożyć na kilka godzin wiosło.

Kamiński spłynął Wisłą po raz drugi (za pierwszym razem zrobił to latem). Chciał zwrócić uwagę Polaków na największą z naszych rzek. Na jej niepowtarzalny charakter i piękno. Chciał nas przekonać do tego, że Wisła jest rzeką nie tylko dużą, ale także atrakcyjną turystycznie, przyrodniczo, więc warto z niej korzystać i trzeba o nią dbać.

Marek Kamiński nocował w namiocie rozbijanym na brzegu. Jadł liofilizowane ryby i pił przefiltrowaną wodę z Wisły. Do mety na północnym brzegu Wyspy Sobieszewskiej w Gdańsku dotarł cały, zdrowy i szczęśliwy.

Fundacja Marka Kamińskiego oraz instytut jego imienia będą kontynuowały ideę promocji Wisły w ramach projektu społeczno-edukacyjnego „Szlak Wisły". Ma on na celu stworzyć koalicję organizacji rządowych, pozarządowych i komercyjnych, doprowadzić do ujednolicenia działań na rzecz Wisły, a przede wszystkim informować, edukować i animować działania związane z Wisłą.

Panie Marku, dlaczego rozwinął Pan żagiel dopiero w końcówce wyprawy?

Przez większość spływu miałem przeciwny wiatr. Dopiero w dolnym biegu rzeki sytuacja się zmieniła. Powiało w plecy i mogłem wreszcie odetchnąć.

Czy kajakarze często korzystają z wiatru?

Ci, którzy mają doświadczenie żeglarskie, robią to bardzo chętnie. Ja nie mam problemów z opanowaniem żagla. Patent sternika robiłem bodaj przed 30 laty na Jeziorze Charzykowskim. Z siły wiatru korzystałem też podczas moich polarnych wypraw na Grenlandię i Antarktydę, gdzie spory latawiec ciągnął mnie na nartach po śniegu.

Czekał Pan na tą chwilę, kiedy podczas spływu Wisłą uda się rozwinąć żagiel?

Z utęsknieniem. Kiedy spostrzegłem, że wreszcie wieje w plecy, postawiłem żagiel o powierzchni 1,5 m kw. Miałem jeszcze drugi, prawie o metr większy, ale ponieważ wiatr był dość mocny, wolałem nie ryzykować. Kiedy żagiel zapalił mogłem wresz-

Marek Kamiński w kajaku Pola, nazwanym imieniem córki.

Gorące powitanie po dwóch tygodniach zimowego rejsu.

Meta na Wyspie Sobieszewskiej. Po 941 km.

cie odsapnąć. Mogłem kontemplować i podziwiać okolicę. To była po prostu bajka, czułem się jak na Malediwach północy. Byłem tak oczarowany i szczęśliwy, że nawet zacząłem nucić piosenkę Roda Stewarda „I am sailing". Nagle moja podróż przestała być wyczerpującym maratonem. Stała się relaksem. Dlatego kajakowe żagle, także ten nowy - przygotowany dla mnie przez firmę Sail Service – będę testował podczas kolejnych, już bardziej rekreacyjnych wypadów na Bałtyk.

Jaka jest ta nasza Wisła, ostatnia dzika rzeka Europy?

Na każdym kilometrze jest inna. Nie tylko w sensie przyrodniczym, ale też kulturowym, bo za każdym większym zakrętem są inni ludzie. Ale Wisła to nie tylko naturalna i turystyczna atrakcja. To coś więcej. Uświadomiłem sobie, że ta rzeka, leżąca w środku kraju, powinna być dla nas tak ważna i cenna jak Tatry czy Mazury. A może nawet ważniejsza. To przecież wielka, przyrodnicza kraina. Symbol Polski. I wcale nie jest brudna. Na wielu odcinkach, szczególnie na południe od Warszawy, Wisłą ma się naprawdę nieźle.

Czy ta rzeka ma potencjał, by być ciekawym akwenem dla żeglarzy i motorowodniaków? Szczególnie w swym górnym biegu.

Oczywiście. To jest wręcz turystyczna perełka. Szczególnie dla tak ostatnio modnych motorowych jachtów spacerowych. Dlatego nad Wisłą powinny powstawać turystyczne przystanie, małe pomosty, także ścieżki spacerowe prowadzące wzdłuż rzeki. Zróbmy wszystko, by nie odwracać się do Wisły plecami.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Marek Kamiński to podróżnik, polarnik i przedsiębiorca. Ma 46 lat. Pierwszy na świecie zdobył w jednym roku dwa bieguny Ziemi. Zasłynął także z podróży na bieguny z niepełnosprawnym chłopcem, Jasiem Melą. Studiował filozofię. Założyciel fundacji swojego imienia, która wspiera osoby dotknięte przez los.

reklama

To daje Wam
tylko
Pantaenius

Co oferujemy w ramach ubezpieczenia jachtu?

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

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

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

Kontakt w języku polskim: **Nautica Nord**
Al. Jana Pawła II 11A • 81-345 Gdynia
Tel. 058 352 37 13 • info@nauticanord.pl

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

reklama

Oto punkty, do których dociera Magazyn WIATR. Wersja elektroniczna magazynu dostępna na portalu www.magazynwiatr.pl. Zachęcamy też do prenumeraty wersji elektronicznej. Wystarczy wysłać mail na adres: prenumerata@magazynwiatr.pl.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
COŻ PZŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
JK HOM, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 3, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
KS Zatoka Puck, Lipowa 3a, tel. (52) 398 81 20
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Plaża Piratów, Sopot, Mamuszki 14, tel. (58) 555 30 31
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Przystań Kusznierewicza, Swornegacie, Regatowa 1, tel. 515 034 904
U Bosmana, Puck, Lipowa 3, tel. 608 446 905
Sklep JMB, Puck, Lipowa 3, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26. tel. (58) 307 39 12

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Centrum Promocji, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, ul. Lotnicza, tel. 606 783 413
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Aqua, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko

WIELKOPOLSKIE

HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Szopeneria, Słomczyce 8f, tel. (63) 275 60 41
Sklep Hi–Wind, Korwetowa 6a, Kiekrz, tel. (61) 896 03 05
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
Tawerna Mykonos, Poznań, Plac Wolności 14, tel. (61) 853 34 36
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5, tel. 601 564 334
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

Księgarnia żeglarska Azory, Warszawa, Mostowa 8, lok. 1, tel. (22) 636 93 42
30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Koszykowa 54, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Lentza 35/5, tel. (22) 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21 *oraz* w sezonie na wszystkich jachtach agencji
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, Chocimska 14, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Forsail, Warszawa, Nowolipki 27, tel. (22) 654 32 61
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Sklep Skipper, Warszawa, Kobylańska 30, tel. (22) 651 86 40
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Tawerna Tuż za Horyzontem, Warszawa, Wioślarska 6, tel. (22) 625 04 10
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11

KUJAWSKO–POMORSKIE

KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
MKŻ Żnin, Szpitalna 18, tel. (52) 30 22 184
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55

PODLASKIE

MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Wiśniowa 5, tel. (85) 732 30 30

LUBUSKIE

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

ŁÓDZKIE

Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
JK Elektron, Bełchatów, Kujawska 4, tel. 500 147 270
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Gliniana 12, tel. (42) 676 60 75
Tawerna Keja, Łódź, Kopernika 46, tel. 609 152 420
ŁKR Latający Holender, Bronisławów, tel. 605 737 787

ŚWIĘTOKRZYSKIE

Sklep turystyczno-żeglarski, Kielce, Warszawska 147, tel. (41) 345 10 94

LUBELSKIE

YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964

DOLNOŚLĄSKIE

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

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
Tawerna Stary Port, Chorzów, Rynek 13, tel. (32) 760 67 67
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza

OPOLSKIE

Marina LOK, Turawa, Opolska 56, tel. 513 60 70 29
Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE

KOZŻ, Kraków, Stoczniowców 1, tel. (12) 656 46 20
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamirowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE

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

WIATR
magazyn dla żeglarzy
Pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych.
www.magazynwiatr.pl

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

PROJEKT GRAFICZNY, SKŁAD:
Bogusław Lepiesza

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

KONTO:
47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

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

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

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

Magazyn WIATR jest członkiem Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych.

Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych