WIATR

magazyn dla żeglarzy

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych

MAJ 2010

LEASING

Jak szybko zdobyć jacht?
Poradnik dla przyszłych armatorów

Domy na wodzie 20.
Telefony satelitarne 6.

OD REDAKCJI

Wolność w domach na wodzie

Co zrobić, by wodę i wiatr mieć na wyciągnięcie ręki? Z kuchni lub z domowego tarasu. I nie płacić milionów za atrakcyjną działkę nad brzegiem. Trzeba pomyśleć o domu na wodzie, o własnych czterech kątach gdzieś w szuwarach. Na przykład na ulubionym jeziorze pod miastem albo na Wiśle przy Saskiej Kępie? Domem na wodzie w każdej chwili można odpłynąć poza horyzont. Znudził Ci się widok za oknem, albo ryby przestały brać, to uruchamiasz silnik i zmieniasz adres...

Już pierwsi odważni Polacy sprzedali swoje włości pod miastem i zainwestowali w dom na wodzie. Inni dopiero planują budowę i obmyślają jak tu w polskich realiach organizować całe osiedla mieszkalnych barek. Arek Rejs pisze o tym w artykule „Wolność w domach na wodzie" (s. 20).

Wysokość rocznej opłaty za użytkowanie jednego metra kwadratowego gruntu pod wodą, będącego własnością Skarbu Państwa, wynosi 12,19 zł. Mieszkalna barka kosztuje mniej, niż mieszkanie w centrum dużego miasta. Pływający dom może mieć nie tylko silnik, ale także prawdziwe, domowe grzejniki. Kuchnię, która niczym nie różni się od kuchni w zwykłym mieszkaniu oraz prawdziwy kominek. Wystarczy tylko przekonać żonę, że mieszkanie na barce nie oznacza upadku społecznego, ale realizację niezwykłego marzenia.

Krzysztof Olejnik

Róża Wiatrów

Wiatr od morza

Kiedy nadchodzi sezon, to aż chce się żyć. Zapisujemy maczkiem osobiste kalendarze i planujemy weekendowe wypady – byle bliżej wody. Tylko co tu wybrać w sezonie tak bogatym w żeglarskie imprezy?

W maju można pojechać do Łodzi na Łódzkie Dni Żeglarskie albo w tym samym czasie do Poznania na Puchar Europy w klasie Cadet. W pierwszej połowie lipca trzeba wybierać między mistrzostwami Europy w klasie Optimist w Kamieniu Pomorskim, Baltic Sail w Gdańsku, a imprezą Gdynia Sailing Days. Albo między Pucharem Europy w klasie Słonka i Mistrzostwami Świata Cadeta. To oczywiście tylko niektóre propozycje, które przynosi nam nadchodzące lato.

Dla tych, którzy z różnych względów nie będą mogli dotrzeć w najciekawsze miejsca, Magazyn Wiatr przygotuje relacje i fotoreportaże. Szukajcie codziennie nowych wiadomości na naszym portalu informacyjnym www.magazynwiatr.pl. Każdy artykuł można skomentować. Jeśli zaciekawił Cię materiał – powiedz o tym innym czytelnikom. A może po prostu nie zgadzasz się z autorem? Zapraszamy na portal.

Wpadnijcie w czerwcu do Szczecina na nowe regaty klasy Optimist, którym patronuje „Wiatr". Na czerwcowe Regaty o Puchar Mariny Gdańsk , organizowane przed gdański MOSiR, z którym nasza redakcja nawiązała współpracę. Na czerwono zaznaczcie w kajetach drugi weekend lipca – to regaty Nord Cup oraz Baltic Sail Gdańsk. Obie imprezy mogą być perełkami lipca w Trójmieście. Nastawcie też głośniej radio jadąc na Mazury. Od kwietnia tego roku raz w miesiącu audycja „Żagle w górę, odpływamy" (emitowana na antenie Radia OKO) poświęcona jest tematom z aktualnego wydania Magazynu Wiatr. Rozgłośnia będzie też lokalnym dystrybutorem pisma.

Radio OKO nadaje między stolicą, a Giżyckiem – w połowie drogi z Warszawy na Mazury. Wodniakom znane jest nie tylko z audycji żeglarskich, ale także z sukcesów regatowych. Dziennikarze rozgłośni pięciokrotnie zdobywali złoto w żeglarskich mistrzostwach Polski dziennikarzy.

Program prowadzą żeglarze: Marek Baczewski, Leszek Kaczyński i Maciej Kowalski. Audycji możecie słuchać w każdy czwartek od godz. 18.10 do 18.57 (powtórki emitowane są w niedzielę od godz. 16.10 do 16.57). Radio OKO nadaje z Ostrołęki na falach 88,5 FM.

Krzysztof Olejnik

MARINA GDAŃSK

MOSiR GDAŃSK www.mosir.gda.pl

RADIO OKO Ostrołęka 88,5 FM

WIERSZE *Joanna Rafalska*

ZACHŁANNA
NA PRZESTRZEŃ

Zachłanna na przestrzeń
na spojrzenie w dal
na sklepienie gwiaździste
i na ziemie kraj

Zachłanna na chmury
z wiatrem wędrujące
na zielone drzewa
i promienne słońce

Swej zachłanności
nie ma umiaru
na skały się wspina
z falami odpływa
ptakiem fruwa w snach

Jak pajęczyna rozpięta w błękicie
zachłanna na życie

PĘD

biała kreska biały żagiel
mkniesz pod prąd
pod wiatr, pod fale
a przed tobą sina dal

siła w rękach, w nogach
w pędu szale
chwilo trwaj!

tam daleko toń niebieska
a za toba żółty piach
fruniesz w morze
trzymaj żagiel
zostaw strach

biała fala cię prowadzi
płyń przed siebie z biegiem lat
trzymaj wiatr
oddaj siebie
przeznaczeniu

WIND CONVERTER

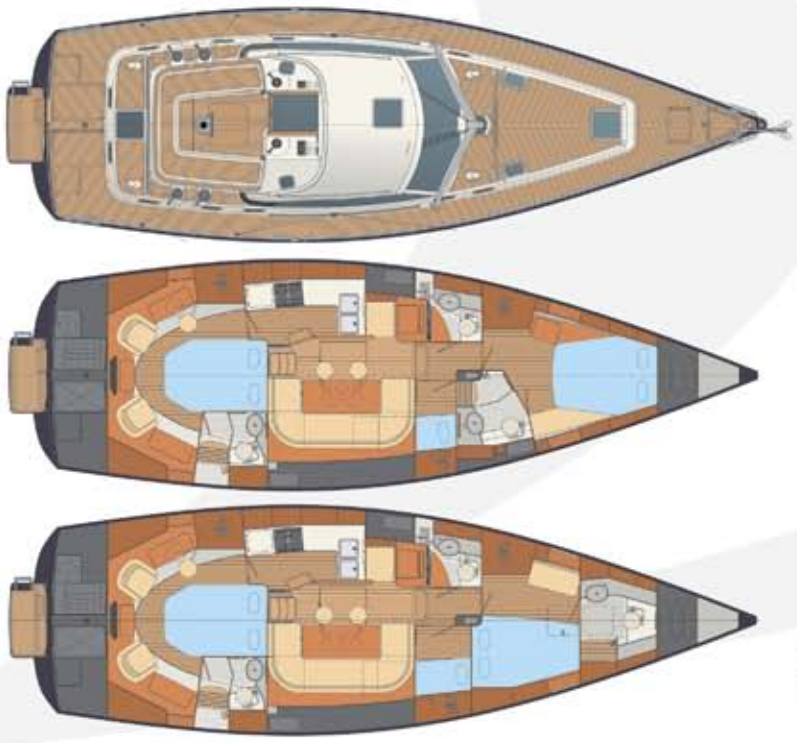
°B	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
węzły	0	1–3	4–6	7–10	11–16	17–21	22–27	28–33	34–40	41–47	48–55	56–63	>63
m/s	0–0,2	0,3–1,5	1,6–3,3	3,4–5,4	5,5–7,9	8–10,7	10,8–13,8	13,9–17,1	17,2–20,7	20,8–24,4	24,5–28,4	28,5–32,6	>32,6
km/h	0	1–6	7–11	12–19	20–29	30–39	40–50	51–62	63–75	76–87	88–102	103–117	>117
opis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

Fot. str. 1 Rolex / Carlo Borlenghi

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

Kto zbuduje jacht roku

„Jacht roku w Polsce" to nowa nagroda, którą przyznawać będzie kolegium złożone z dziennikarzy magazynu „Żagle". W jury zasiądzie też przedstawiciel Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych.

„Choć polski przemysł jachtowy należy do największych w Europie, a krajowy rynek wewnętrzny rozwija się dynamicznie, do tej pory nie była przyznawana tego typu nagroda. Istniejące wyróżnienia, jak choćby „Gwoździe" targów „Wiatr i Woda", tyczą tylko jednostek wystawianych podczas warszawskiej imprezy" – piszą przedstawiciele jury.

„Procedura wyłonienia najlepszych jachtów żaglowych i motorowych potrwa prawie rok. Zgłaszać do nominacji można wszystkie nowe jachty, które weszły lub pojawią się na rynku w sezonach 2009 i 2010. Mogą to być także jednostki zagraniczne, jeśli tylko są w ofercie sprzedaży na Polskę. Jury dokona wstępnej oceny zgłoszonych konstrukcji i wybierze po trzy jachty w każdej kategorii, które uzyskają tytuł „nominowanych". Lista jachtów nominowanych do nagrody zostanie ogłoszona przed targami „Wiatr i Woda" w Gdyni. Jury – zgodnie z regulaminem – dokona przeglądu wszystkich nominowanych jednostek w wyznaczonym miejscu. Nagrody „Jacht Roku w Polsce" – „Polish Boat of the Year" 2010/2011 wręczone zostaną podczas targów Wiatr i Woda 2011 w Warszawie."

Organizator przyzna też nagrodę specjalną polskiemu konstruktorowi za najlepszy projekt.

KATEGORIE:

jachty żaglowe – do 7,5 metra długości
jachty żaglowe – powyżej 7,5 metra długości
jachty żaglowe – specjalne (odkrytopokładowe turystyczne i sportowe, wielokadłubowce)
jachty motorowe – open
jachty motorowe – cruiser
jachty motorowe – wypornościowe

Gemini 3 pędzi jak burza

Katamaran Gemini 3 dowodzony przez Kapitana Romana Paszke, przepłynął Atlantyk z miejscowości Las Palmas na wyspach Kanaryjskich do Rodney Bay na wyspie St. Lucia w rekordowym czasie 8 dni, 23 godzin, 27 minut i 18 sekund.

Poprzedni najlepszy wynik na tej trasie należał do 24-metrowego włoskiego jachtu klasy Maxi „Capricorno" (właściciel: do Rinaldo Del Bono) i wynosił 11 dni, 5 godzin, 32 minuty i 30 sek. Został ustanowiony w 2006 roku w ramach rozgrywanych na tej właśnie trasie regat ARC. Rezultat uzyskany przez katamaran GEMINI 3 jest jednym z najlepszych w historii pokonywania oceanu Atlantyckiego ze wschodu na zachód. Na pokładzie była ośmioosobowa załoga. Co-skipperem był Rober Janecki (Jabes). Wiało od 10 do 35 węzłów. Na kilku odcinkach dało się odczuć anomalie pogodowe.

Nowy prezes Izby

Andrzej Janowski, właściciel stoczni Janmor, został w kwietniu nowym prezesem Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych. Zastąpił na tym stanowisku Wojciecha Kota ze stoczni Delphia Yachts.

Na walnym zgromadzeniu wybrano też pozostałych członków nowego zarządu. Philip Scott i Sebastian Nietupski objęli stanowiska wiceprezesów. Członkami zarządu zostali Zbigniew Stosio i Jerzy Rakowicz. Do Komisji Rewizyjnej wybrano Joannę Rafalską, Marka Kotańskiego i Grzegorza Wiśniewskiego. A do Komisji Rozjemczej – Wojciecha Kota, Jerzego Jankowskiego i Krzysztofa Janukowicza.

Nowe władze zostały wybrane na dwuletnią kadencję. Godność Członka Honorowego Izby otrzymał Wojciech Kot, ustępujący prezes, który swą dotychczasową funkcję piastował od powstania Izby w 2006 roku.

Andrzej Janowski ma 60 lat, prowadzi stocznię Janmor, najstarszą w Polsce prywatną firmę z branży szkutniczej. Jej początki sięgają 1972 roku. Jest członkiem zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego. Posiada patent kapitana jachtowego i kapitana motorowodnego.

Morze nad Odrą

Dni Morza w Szczecinie odbędą się jak co roku w drugi weekend czerwca. U stóp Wałów Chrobrego, na Nabrzeżu Jana z Kolna, na lewym brzegu Odry Zachodniej. A także po drugiej stronie rzeki, przy nabrzeżach portowych.

Organizatory Dni Morza spodziewają się wizyty ponad 50 jednostek, z żaglowcami „Pogorią", „Zawiszą Czarnym" i „Fryderykiem Chopinem", który tym razem będzie gwiazdą weekendu, gdyż wszystko odbędzie się pod hasłem „Chopin i jego muzyka" (z okazji Roku Chopinowskiego).

Na Dni Morza przypłyną polskie i zagraniczne oldtimery, okręty wojenne oraz wiele innych mniejszych jednostek. Zaplanowano rejsy i warsztaty marynistyczne dla młodzieży. Będą parady żeglarskie – na lądzie parada reprezentacji Szczecina szykującej się do The Tall Ships' Races 2010 oraz młodzieży ze szkół szczecińskich, a na wodzie parada jachtów współczesnych i oldtimerów.

Poza tym organizatorzy Dni Morza zapraszają mieszkańców i przyjezdnych na pokaz synchronicznego stawiania żagli na żaglowcach, koncerty szant i zespołu „Hey" z Katarzyną Nosowską (wokalistka zespołu pochodzi ze Szczecina i tutaj rozpoczynała karierę). Będzie Jarmark Morski, pokaz walk na bomie, przeciąganie liny, zaplanowano regaty jachtów klasy DZ oraz nocny koncert poświęcony „Tym, którzy nie powrócili z morza". Całość zakończy pokaz sztucznych ogni.

WS

Leonid Teliga frontem do mariny

Jacht Klub Morski Gryf wydobył z zakamarków gdyńskiej mariny skromny pomnik Leonida Teligi. 21 maja będziemy obchodzić 40 rocznicę śmierci polskiego żeglarza. Pomnik Teligi stał z boku, zasłonięty przez parkan i smażalnię ryb znajdującą się przy parkingu. Staraniem władz klubu Gryf, którego Teliga był członkiem, pomnik przeniesiono bliżej portowego basenu. Teraz Teliga stoi wreszcie frontem do mariny, tuż przy kei biegnącej wzdłuż budynków klubowych i hangarów.

Teliga urodził się 28 maja 1917 w Wiaźmie w Rosji, zmarł 21 maja 1970 w Warszawie. Był oficerem piechoty Wojska Polskiego II RP i Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Żeglarz, dziennikarz, tłumacz, pisarz, pierwszy Polak który samotnie okrążył Ziemię na jachcie „Opty" w latach 1967-1969. Przed nim jachtami okrążył Ziemię tylko jeden Polak – Władysław Wagner.

reklama

Fot. Marek Słodownik/H2O, K. Olejnik

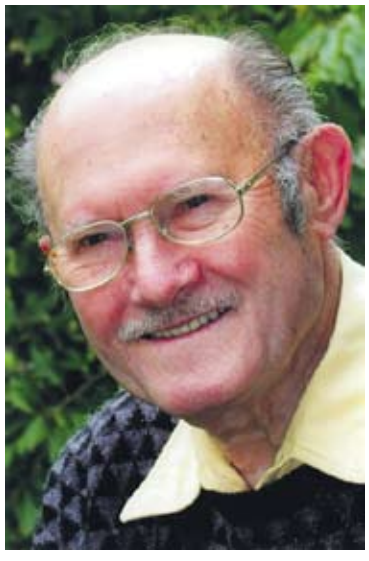
Henryk Jaskuła

Nie świętuję rocznic, tak jak nie obchodzę imienin, ani urodzin.

30 lat temu Henryk Jaskuła zakończył swój samotny rejs dookoła świata. Bez zawijania do portów. Bez przyjmowania pomocy od przygodnie napotkanych jachtów. Z Gdyni do Gdyni w 344 dni. Dotąd nikt nie powtórzył taj trasy. W tym roku kapitan Jaskuła skończy 87 lat. Wciąż mieszka w Przemyślu. Ma się dobrze, ale z okazji okrągłej rocznicy zakończenia swej niezwykłej podróży, nie będzie świętował.

Panie Henryku, jak spędzi Pan 30 rocznicę zakończenia swojego rejsu?

Trzydziesta rocznica (tak jak wszystkie poprzednie) to będzie zwykły dzień. Dzień, jak co dzień. To przecież nie 3 maja, ani 11 listopada, żeby wywieszać flagę. Z reguły nie pamiętam rocznic, czasem przypomina mi o nich zaprzyjaźniony, lokalny dziennikarz. Nie świętuję rocznic mojego rejsu, tak jak nie obchodzę imienin, ani urodzin.



Może jednak pojawi się jakaś delegacja z kwiatami i butelką koniaku? Albo choćby zaproszenie na uroczystą kolację?

Na szczęście dają mi spokój. Nikt mnie nigdzie nie zaprasza i nie zawraca mi głowy. Wszelkie władze mają swoje sprawy. Mój rejs naturalną koleją losu poszedł w zapomnienie.

Jakie chwile z rejsu wspomina Pan dziś najbardziej?

Ten rejs miał trzy najmocniejsze chwile: start, trawers Hornu i metę. Start był skromny, taki jak trzeba, niewiele osób żegnało jacht. To był dla mnie koniec wieloletniej walki o rejs. Czyli wszystko co najtrudniejsze miałem już za sobą, a przed sobą wymarzone, ciekawe życie z morzem.

Rejs z Gdyni do Gdyni był dla mnie stokroć cenniejszy, niż z każdego obcego portu. To był rejs w stu procentach polski. Chciałem oddemonizować cieśniny duńskie i Kanał La Manche. Pokazać, że samotna żegluga od Bałtyku, przez Morze Północne, do Atlantyku, nie jest żadnym problemem, nie stanowi wielkiego ryzyka. Całą tę trasę można przejść nie wchodząc ani razu na żaden tor wodny dla statków, ani w Sundzie, ani w Cieśninie Dover, ani nigdzie indziej.

Horn był tą drugą mocną chwilą, dawał poczucie ukończenia głównych trudności rejsu. A to, co po Hornie, sprawiało wrażenie miłego spaceru pod żaglami. Trzecim najdonośniejszym momentem całego rejsu była meta w Gdyni. Po prostu szczęście zwalające z nóg.

Czego Panu najmocniej żal?

Odpowiem słowami z piosenki *Édith Piaf*: „Non! Je ne regrette rien" (nie, nie żałuję niczego).

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Konkurs Magazynu Wiatr

Opisz swój najpiękniejszy rejs i wygraj kamizelkę pneumatyczną firmy Crewsaver.

Trwa 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

Fot. Crewsaver, Karolina Grad

Baltic Sail Gdańsk czyli żaglowce w centrum miasta.

Latem kurs na Gdańsk

W maju uroczyste otwarcie sezonu. W czerwcu regaty o Puchar Mariny Gdańsk. A w lipcu najważniejsza impreza – Baltic Sail. Trudno będzie w tym sezonie nie wpaść do Gdańska choćby raz.

W sobotę, 22 maja, w okolicach Targu Rybnego, odbędą się uroczystości Gdańskiego Otwarcia Sezonu Żeglarskiego. Impreza, której celem jest integracja środowisk wodniaków i przybliżanie kultury oraz tradycji morskich, odbędzie się po raz siódmy.

Już o godz. 10 odbędą się regaty żeglarzy z klasy Optimist. Do rywalizacji przystąpią też pasjonaci smoczych łodzi. Szlagierowo zapowiada się zwłaszcza wyścig czołowych trójmiejskich uczelni wyższych: Politechniki Gdańskiej i Uniwersytetu Gdańskiego. Jednym z najbardziej widowiskowych punktów imprezy będzie parada jachtów na Motławie. Emocji dostarczą też pokazy ratownictwa wodnego w wykonaniu WOPR, Policji, Straży Miejskiej oraz Fundacji Bezpieczni nad Wodą.

Organizatorami VII Gdańskiego Otwarcia Sezonu Żeglarskiego są Miasto Gdańsk, MOSiR Gdańsk i Gdańska Federacja Żeglarska.

A już w lipcu (8-11.07) odbędzie się w Gdańsku najważniejsza tegoroczna impreza - Baltic Sail. Swój udział potwierdziło dotąd kilkanaście żaglowców z rejonu Morza Bałtyckiego.

Do Gdańska na Motławę wpłyną: Joanna Saturna – przepiękny szkuner gaflowy z Finlandii, Baltic Beauty ze Szwecji, duńska Hansine i rosyjski Yunyi Baltiets oraz oldtimery i żaglowce z Polski: Ark, Bonawentura, Baltic Star, Norda, Bryza H i Knudel. Organizatorzy ciągle walczą o sprowadzenie kolejnych jednostek.

Co to jest Baltic Sail? To międzynarodowe porozumienie podpisane przez największe miasta rejonu Morza Bałtyckiego zainicjowane w 1991 roku przez Rostok. Celem tego porozumienia jest promowanie morskiego dziedzictwa oraz wspieranie tradycji żeglugi bałtyckiej od portu do portu. Obecnie do Baltic Sail należą: Gävle, Kłajpeda, Gdańsk, Rostok, Karlskrona, Halmstad, Fahrhafen, Saasnitz, Lubeka – Tavemünde i Świnoujście.

W Gdańsku Baltic Sail zostanie zorganizowany już po raz czternasty. Patronat nad imprezą objął Prezydent Gdańska, a Komandorem Zlotu został Mateusz Kusznierewicz.

Dlaczego warto odwiedzić Gdańsk? Miłośnicy żeglarstwa i pięknych jachtów będą mogli nie tylko podziwiać z brzegu niezwykłe jednostki, ale także wejść na pokład i wyruszyć w krótki rejs po Motławie i Zatoce Gdańskiej. Sportową częścią Baltic Sail będą regaty Nord Cup. To wyjątkowa impreza. W jednym miejscu – w Górkach Zachodnich – spotkają się zawodnicy z różnych klas: 505, Hobbie 16, Hornet, Europa, OK Dinghy, Nautica 450, Słonka oraz zawodnicy z jachtów morskich i jachtów startujących w Pucharze Polski Jachtów Kabinowych.

Organizatorzy Baltic Sail Gdańsk zaplanowali oczywiście także tradycyjną paradę żaglowców oraz festiwal Szanty pod Żurawiem.

SEZON W GDAŃSKU (wybrane imprezy)
22.05
VII Gdańskie Otwarcie Sezonu Żeglarskiego
18-20.06
IV Regaty o Puchar Mariny Gdańsk
8-11.07
Baltic Sail
19-22.08
Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski
20-22.08
Regaty o Puchar Dyrektora MOSiR Gdańsk
27-29.08 IV Zlot Oldtimerów

Telefony s

Aparaty do zadań specjaln

W sieci Iridium karta na 75 minut rozmów kosztuje 150 dolarów

Fot. www.globalstareurope.com, Thrane & Thrane

Rozmowy międzynarodowe prowadzone z telefonu satelitarnego są tańsze, niż zagraniczne rozmowy przez zwykłą komórkę. A zasięg telefonii satelitarnej jest dziś w każdym miejscu na Ziemi.

Nowoczesne, przenośne telefony satelitarne (tzw. handsety) na pierwszy rzut oka nie różnią się od tradycyjnych telefonów komórkowych jakie prawie wszyscy nosimy dzisiaj w kieszeni. Są małe, poręczne i nie trzeba ich wcale nosić w dużej walizce. Nie wymagają również posiadania specjalnej, przenośnej anteny w kształcie talerza. Pozwalają natomiast na doskonały kontakt ze światem praktycznie z dowolnego miejsca na naszej planecie. Umożliwiają nam także wysyłanie SMS-ów i szybką transmisję danych.

Telefon satelitarny to dzisiaj doskonałe narzędzie nie tylko dla żeglarzy, ale dla wszystkich, dla których podróże są nieodzownym elementem pracy zawodowej, a kontakt ze światem – podstawą sukcesu. Dlatego też z tych urządzeń korzystają żeglarze, marynarze, dziennikarze, biznesmeni i politycy. Telefonia satelitarna to zresztą nie tylko segment poręcznych handsetów, ale również stacjonarnych terminali montowanych na pokładach jachtów, statków, samolotów i w samochodach.

Na rynku są cztery, niezależne od siebie, systemy telefonii satelitarnej: Globalstar, Inmarsat, Iridium i Thuraya. Do łączności wykorzystują one satelity umieszczone na tzw. niskiej orbicie okołoziemskiej (Globalstar i Iridium), oraz satelity na orbicie geostacjonarnej (Inmarsat, Thuraya).

System łączności satelitarnej uruchomiono 3 września 1979 roku w Londynie. Pierwotnie był przeznaczony do zapewnienia połączeń między statkami na rozległych wodach morskich. Od kilkunastu lat jest wykorzystywany także na lądzie. W 2005 roku INMARSAT (International Maritime Satellite Organization – Międzynarodowa Morska Organizacja Satelitarna) umieściła na orbicie pierwszego satelitę – I-4, który umożliwia świadczenie usług dostępu szerokopasmowego. Trzy tego typu satelity tworzą sieć BGAN (Broadband Global Area Network), która oferuje transmisję danych do 432 Kb/s.

W Polsce dostępne są wszystkie cztery systemy telefonii satelitarnej. Dystrybutorzy oferują nie tylko sprzedaż terminali wraz z ich wyposażeniem, ale też wypożyczanie, serwis oraz pośrednictwo przy opłacaniu rachunków, co pozwala uniknąć na przykład kosztów przelewów zagranicznych.

Zalety

Podstawowa i najważniejsza zaleta telefonów satelitarnych to nieograniczony, globalny zasięg. Wszędzie tam, gdzie nie dociera tradycyjny sygnał sieci GSM, telefony satelitarne były i są jedynym sprawdzonym systemem niezawodnej łączności z cywilizowanym światem.

Zasięg w dowolnym miejscu naszej planety zapewnia sieć Iridium, a Inmarsat nie dociera jedynie w okolice podbiegunowe. Natomiast Globalstar i Thuraya mają nieznacznie mniejszy zasięg, ale za to niższe ceny.

Ceny połączeń międzynarodowych w sieciach satelitarnych są bardzo atrakcyjne. W porównaniu z kosztami tradycyjnego roamingu oferowanego przez operatorów sieci telefonii komórkowej, cena połączenia może być kilkukrotnie niższa. Na przykład, będąc w Egipcie, za minutę rozmowy z Polską przez telefon komórkowy zapłacimy około 7-8 zł. A dzwoniąc z telefonu satelitarnego – już od 80 centów (w sieci Thuraya).

W Europie sytuacja jest podobna. Minuta rozmowy z Wielkiej Brytanii do Polski przez tradycyjny telefon komórkowy kosztuje około 4,5 zł. Natomiast przez telefon satelitarny, w najtańszym wariancie, nie przekracza jednego dolara. A może być nawet wliczona w koszt abonamentu. Na przykład sieć Globalstar oferuje abonament na nielimitowane rozmowy w krajach Europy Zachodniej.

Wady

System Iridium pokrywa zasięgiem całą planetę, Inmarsat oferuje bardzo szybki internet

Sailor FleetBroadband zapewnia m.in. szerokopasmowy internet na morzu.

satelitarne

ych na morzu

satelitarny typu BGAN, Thuraya pozwala korzystać z kart SIM tradycyjnych operatorów sieci komórkowych, a Globalstar proponuje nielimitowane rozmowy na terenie Europy Zachodniej za jedyne 40 euro. Nasuwa się więc proste pytanie: dlaczego telefonia satelitarna nie wyparła dotąd z rynku telefonii komórkowej i dlaczego wciąż przegrywa ze wszystkimi światowymi sieciami GSM? Powód jest prozaiczny: cena detaliczna terminali satelitarnych. W sieciach telefonii satelitarnej nie ma aparatów w cenach promocyjnych, na przykład za symboliczną złotówkę, a najtańszy satelitarny handset kosztuje minimum kilkaset dolarów. Rozsądnym rozwiązaniem może być w tej sytuacji wypożyczenie telefonu satelitarnego (koszt od około 300 zł za tydzień).

Drugim istotnym mankamentem telefonów satelitarnych, który definitywnie przekreśla używanie handsetów, jest fakt, że musi on zawsze i bez przeszkód widzieć swojego satelitę. Telefon taki nie działa w zamkniętym pomieszczeniu, a tym bardziej w gęstym city, gdzie zazwyczaj roi się od drapaczy chmur.

Minuta rozmowy z Egiptu do Polski przez telefon komórkowy kosztuje 7-8 zł. A przez telefon satelitarny – nawet trzy razy mniej.

Mimo kosztów i ograniczeń liczba wszystkich użytkowników sieci telefonii satelitarnej na świecie stale rośnie. Z sieci Globalstar korzysta już ponad 320 tys. osób, a z sieci Iridium ponad 270 tys. użytkowników. Thuraya ma ponad 250 tys. własnych abonentów. Natomiast z satelitarnego Internetu (z opcją połączeń głosowych Inmarsat BGAN) korzysta około 21 tys. użytkowników.

Przemysław Miller

Najmniejszy i najlżejszy trójsystemowy telefon przenośny

CENNIK USŁUG (koszt połączeń za minutę rozmowy)

Globalstar
Europe Basic: 0,7-3,75 euro, Europe Primo: 0,99-4,04 euro
Unlimited Plan (bez opłat w Europie Zachodniej i w Polsce)
0,8-1,55 euro do pozostałych krajów pre-paid
Abonamenty: 20 euro, 34,99 euro (unlimited), Aktywacja: 50 euro
Inmarsat
BGAN: 0,91 USD, Mini M: 1,55 USD
Abonament: 408-55 USD, Aktywacja:50 USD
Iridium
karta 75 minut: 150 USD, karta 200 minut: 440 USD
karta 500 minut: 660 USD, karta 3000 minut: 2720 USD
Thuraya
W ramach sieci satelitarnej Thuraya: 0,53 USD. Do dowolnego polskiego operatora: 0,83 USD. Pozostałe kraje: 0,76-1,35 USD. Pozostałe sieci satelitarne: 1,96-3,97 USD

CENY TELEFONÓW

telefon Thuraya SO-2510 – 2,1 tys. zł
telefon Thuraya SG-2520 Satellite/GSM – 3,9 tys. zł
telefon Globalstar GSP-1700-EU – 4 tys. zł
telefon Globalstar SAT-550 – 2,7 tys. zł
telefon Iridium 9505a – 2 tys. zł
zestaw BGAN Nera WorldPro 1010 – 2,7 tys. zł

ZASIĘG TELEFONI SATELITARNEJ

Globalstar – ponad 120 krajów na świecie oraz główne szlaki morskie.
Inmarsat – obszar całej Ziemi, za wyjątkiem okolic podbiegunowych.
Iridium – obszar całej Ziemi.
Thuraya – Europa, Afryka północna, środkowa i część południowej, Środkowy Wschód, Azja wschodnia, środkowa i południowa.

INMARSAT

System łączności satelitarnej Inmarsat zapewnia na morzu i lądzie nowoczesną i niezawodną komunikację telefoniczną, niezależnie od poziomu dostępnej infrastruktury technicznej. System ten wykorzystują głównie posiadacze pełnomorskich jachtów, marynarka wojenna i handlowa oraz wyspecjalizowane służby morskie. W Polsce operatorem sieci Inmarsat jest Telekomunikacja Polska S.A.

System Inmarsat umożliwia takie rodzaje łączności, jak: radiotelefonia, radiokomunikacja, transmisja faksymilograficzna oraz transmisje danych.

Składa się on z trzech segmentów: satelitów pełniących funkcje stacji retransmisyjnych, brzegowych stacji naziemnych (Coast Earth Station – CES) oraz stacji na jednostkach pływających (Ship Earth Station – SES). Segment satelitarny stanowią cztery satelity geostacjonarne, pokrywające swoim zasięgiem obszar Atlantyku, Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego. Każdy satelita obejmuje zasięgiem jeden obszar Ziemi w pasie między 70° szerokości północnej, a 70° szerokości południowej. Jednak rzeczywisty zasięg jest większy o 4–5° na północy i południu. Ze względu na wzmożony ruch telekomunikacyjny dwa satelity specjalnie umieszczono nad Oceanem Atlantyckim.

reklama

Kurtka Atlantic

Sztormiak firmy JMP Sports Wear to polski produkt. Kurtka jest wykonana ze specjalistycznego materiału Powertech. Chroni przed wiatrem i wodą. Posiada neoprenowe wewnętrzne wykończenia rękawów oraz regulowane mankiety na rzep. Kaptur z daszkiem i regulacją chowany jest w stójce. Sztormiak posiada wewnętrzną, suchą kieszeń na dokumenty i telefon oraz pas kroczny, który chroni przed podwiewaniem. Cena: 510 zł brutto. Źródło: sklepyzeglarskie.pl

Respirator dla akumulatora

Używasz akumulatora, który jest wbudowany w urządzenie z zaawansowaną elektroniką. Ale nie masz czasu sprawdzać jego stanu naładowania. To urządzenie pomoże Ci utrzymać akumulator w dobrej formie przez kilka lat.

Podłącz je do Twojego akumulatora i do zasilania. Od tego momentu urządzenie przejmie kontrolę nad Twoim akumulatorem i będzie od czasu do czasu go doładowywać. Masz gwarancję, że jak będziesz chciał użyć skutera śnieżnego czy wodnego, który stał przez kilka miesięcy, to akumulator Cię nie zawiedzie.

Ładowarka obsługuje akumulatory ołowiowe, żelowe, AGM i inne. Ładowanie impulsowe pozwala ładować akumulatory zasiarczone, a proces impulsów potrafi odbudować pojemność akumulatora. Urządzenie ma gwarancję na 5 lat. Źródło: smart.gda.pl

Farba do szybkich łodzi

Farba akrylowa o podwyższonej twardości przeznaczona do ochrony przed porastaniem szybkich łodzi motorowych poruszających się z prędkością powyżej 20 węzłów. Do stosowania na wodach słonych i słodkich. Zawiera związki miedzi i biocydy organiczne ulegające szybkiej degradacji w środowisku wodnym oraz nie wykazujące tendencji do gromadzenia się w środowisku. Nie zawiera cyny. Dzięki zastosowaniu polimeru PTFE powłoka farby posiada doskonałe własności hydrofobowe, gładkość, twardość i odporność na ścieranie. Powłoka jest dobrze przyczepna do podłoża, elastyczna, odporna na działanie wody i atmosfery morskiej. Farba występuje w kolorze białym i granatowym. Źródło: szopeneria.pl

Worki na wszystko

Nieprzemakalne, poręczne, w rozmiarze dla każdego. Nie trzeba zaglądać do środka, by sprawdzić czy żona spakowała lornetkę. Worki idealne na jacht, kajak, a nawet na zwykłą wycieczkę w niepogodę. Najmniejszy ma pojemność 5 litrów, a największy 55 litrów. Ceny zależne od wielkości (od 77 do 127 zł). Źródło: crewsaver.pl

Tratwą przez Pacyfik

Książka „Wyprawa Kon-Tiki" oraz DVD „Kon-Tiki. Tratwą przez Pacyfik" – to wydawnictwa, które miały premierę 23 kwietnia. Opowieść dotyczy podróży przez Ocean Spokojny na prymitywnej tratwie. Był rok 1947. Thor Heyerdahl wraz z załogą w ciągu 101 dni pokonał 4300 mil morskich, by po dwóch miesiącach wyprawy rozbić się o rafę atolową. Wyprawa miała dowieść, że to Inkowie zasiedlili Polinezję w czasach prekolumbijskich. Załoga ledwo uszła z życiem. Ale warto było - książka sprzedała się na świecie w 20 milionach egzemplarzy. Nowe wydanie wzbogacają zdjęcia z wyprawy i mapy. Podróż została utrwalona na taśmie filmowej i cztery lata po wyprawie zdobyła najwyższe wyróżnienie Amerykańskiej Akademii Filmowej za najlepszy dokument.

Lornetka z kompasem

Lornetka Steiner Comander 7x50 z kompasem. Lornetka posiada sportowy autofokus, obudowę całkowicie pokrytą gumą oraz kompas z podświetlaniem i liniową paletą. Lornetka jest wodoodporna do głębokości 5 metrów. W komplecie pudełko, pasek pływający i torba. Waga: 1,14 kg. Źródło: bakista.pl

Grill dla żeglarzy

Grill Cobb przyda się na jachcie lub na kempingu. Służy do grillowania, smażenia, pieczenia, a nawet wędzenia. Produkt ze stali nierdzewnej działa na zasadzie termoobiegu. Temperatura grillowania do 300 stopni Celsjusza. A mimo to obudowa nie nagrzewa się, więc grill można dotykać, przenosić, a nawet postawić na stole lub laminacie łodzi w trakcie używania. Kilka tradycyjnych brykietów wystarcza na 2,5 godziny grillowania. Dzięki specjalnej konstrukcji tłuszcz odprowadzany jest poza miejsce spalania, grill jest prawie bezdymowy. Waga: 4,5 kg. Średnica i wysokość: 30 cm. Cobb zdobył „Gwoździa" Targów Wiatr i Woda 2010 (kategoria Osprzęt i Wyposażenie). Źródło: cobb.pl

Szkocja

Kraina whisky i piegowatych piękności

Kiedy mamy już dość ouzo. Gdy znudzi nas smak fety. A nasze ciało zaczyna przypominać skórę kurczaka przypieczoną na rożnie, warto rozejrzeć się za akwenami trochę chłodniejszymi, otoczonymi mgłą tajemniczości i stawiającymi załodze nieco większe wymagania nawigacyjne, niż Adriatyk lub Morze Egejskie.

Szkocja to skaliste wybrzeże pełne zatok i fiordów. Otoczone wieńcem wysp od zachodu. Mniej gościnne, wystawione na sztormy, od północy. Z Edynburgiem, słynnym ośrodkiem kulturalnym, na wschodzie. Dla mnie najbardziej kusząca jest właśnie ta północna Szkocja czyli Highland – kraina oddzielona od reszty wyspy Kanałem Kaledońskim i jeziorami, z Loch Ness na czele.

Nasza wyprawa do Szkocji miała z założenia przypominać typową, niespieszną żeglugę chorwacką, z zaliczeniem stażu na pływach i przepłynięciem przez Pentland Firth i inne ciekawe nawigacyjnie miejsca. Dodatkową atrakcją miał być wspomniany kanał oraz wizyty w zakątkach turystycznych.

Termin i wybór jachtu

Wokół Wysp Brytyjskich raczej trudno o stabilne warunki pogodowe, ale lipiec i sierpień to miesiące raczej spokojne. Poza tym dzień jest długi, a to daje możliwość żeglowania do późnych godzin i nadrabiania zaległości z poprzednich dni.

W północnej Szkocji nie ma wielu firm czarterowych. Zarezerwowałem Bavarię 44 z firmy Argyll Yacht Charters. Od razu na sześć tygodni, bo do Szkocji zapragnęły jechać aż trzy załogi (każda na dwutygodniowy rejs). Cena za jacht: 10,8 tys. funtów za sześć tygodni czarteru.

Baza firmy położona jest na zachodnim wybrzeżu Szkocji, w marinie Bellanoch, nad kanałem Crinian. Trzeba stąd płynąć 30 minut do śluzy, która jest bramą na morze. Właścicielem firmy jest Tonny Bennet, bardzo przyjaźnie nastawiony do żeglarzy z Polski. W cenie czarteru mieliśmy końcowe sprzątanie, silnik zaburtowy oraz – co najważniejsze – opłacone przejście kanałów Crinian i Caledonian. A na dodatek nie musieliśmy opłacać kaucji za jacht! To była naprawdę wyjątkowa niespodzianka.

Otrzymaliśmy Bawarię 44 z ołowianym kilem 2,30 metra zanurzenia. Jacht miał pełnolistwowego grota z trzema refami, rolowaną genuę i fok sztormowy. Był wyposażony w bogatą bibliotekę nawigacyjną, podstawa to Reed's Nautical Almanac i atlasy pływów oraz mapy Imray'a. Bez tych pomocy planowanie trasy jest niemożliwe.

Raz słońce, a raz deszcz

Szkocja przywitała nas chmurami i mżawką, która chwilami zamieniała się w ulewę. Deszcz padał przez 48 godzin. Ale później przez tydzień była fantastyczna pogoda. Kilka dni bez chmurki na niebie. Raz popadało tylko przelotnie przez zaledwie pół godziny. Dopiero ostatnie cztery dni rejsu przyniosły nam zmienną pogodę (prognoz szukacie na stronie www.metoffice.gov.uk/weather/marine).

Temperatury powietrza wahały się od 13 do 23 stopni C. Temperatura wody wynosiła około 19 stopni. Wiało od 4 do 6 stopni Beauforta, chwilami nawet do 8. Przeważnie z kierunków od południowego do północno-zachodniego. Przez dwa dni była flauta (nie licząc chwilowego szkwału). Zafalowanie nie było zbyt wielkie, ale nawet dwumetrowa fala stromo wypiętrzona prądem i nadchodząca z nieprzewidzianych kierunków, potrafi być nieprzyjemna. Trzeba o tym pamiętać planując trasę.

Ceny w szkockich sklepach są trochę wyższe, niż u nas. Najlepiej planować zakupy w dużych marketach w Glasgow, Wick, Scrabster, Inverness, Oban i Lochgilphead (choćby ze względu na wybór). Wędliny lepiej przywieźć z Polski, ja zawsze biorę coś ze sobą. Nawet mięso w wekach. Paliwo (czerwone) znajdziecie w cenach podobnych lub niższych, niż w Polsce.

Bilety na samolot nie są drogie, ale dojazd busem z lotniska na miejsce czarteru może kosztować tyle samo, co

reklama

Szkocja to skaliste brzegi i głęboko wcięte zatoki.

podróż z Polski. W marinach płacimy za postój od 15 do 20 funtów. Trzeba pamiętać, że po godz. 18 możemy nie dostać kluczy do WC, prądu i wody.

Jacht odebraliśmy w piątek późnym popołudniem. Szybko i bez zbędnych ceregieli. Tony zapoznał nas z najistotniejszymi problemami nawigacyjnymi. Na przykład odradził przechodzenie przez przejście południowe przy wyspie Scarba. Tak zwany Corrywreckan nie jest bezpiecznym miejscem. Zderzające się tam prądy, w połączeniu z uskokami i grzbietami dna, potrafią wytworzyć bardzo silne wiry oraz strome i wysokie fale załamujące się bez udziału wiatru. Oczywiście odwiedzenie tego miejsca na pokładzie solidnego, szybkiego RIB-a jest godne polecenia.

Kanałem w stronę morza

W rejs wyruszyliśmy w sobotę po zaształowaniu się naszej pięcioosobowej załogi. Krótkie przejście kanałem wijącym się miedzy zalesionymi skalistymi zboczami do zatłoczonej śluzy, bardziej przypomina szlaki Warmii i Mazur, niż drogę ku żywiołom północy. W śluzie cumuje się do haków i polerów. Obsługa najczęściej sama oddaje liny. Po wyjściu na morze okazało się, że wybraliśmy właściwą porę – prąd jest sprzyjający. Dysponując szczegółowymi atlasami prądu można z dużą dokładnością wyliczyć pożądaną prędkość. Taką, aby we właściwym czasie znaleźć się w odpowiednim miejscu. Czasy prądów i ich kierunki pomiędzy wyspami nie pokrywają się – jak na otwartym morzu – z rytmem półdobowym. Tym większa jest satysfakcja z nawigacji, jeśli siły natury same pchają jacht w pożądanym kierunku dodając do prędkości po wodzie od 2 do 4 węzłów. Pierwszego dnia pokonujemy trasę z Crinan mijając lewą burtą wyspy Jura, Scarba i Lunga. Na noc stajemy w Tobermorry na wyspie Isle of Mull. Nabrzeże raczej nieprzyjazne do postoju. ale w zatoce jest sporo bojek, a w głębi dogodne miejsce do kotwiczenia. Pada i raz po raz zrywają się szkwały. Pogoda nie zachęca do wycieczek na ląd.

Stając na kotwicy, w czasie wysokiej wody, trzeba pamiętać nie tylko o odpowiednim zapasie pod kilem, ale również o długości łańcucha. Musimy też zachować większą odległość między jachtami, niż na przykład gdzieś na kotwicowisku w Chorwacji. Obowiązkowo trzeba sprawdzić trzymanie kotwicy zaciągając ją silnie na wstecznym biegu. Gdy zmieni się kierunek prądu warto wciągnąć kotwicę i rzucić ją ponownie.

Oczywiście unikamy postoju na kotwicy na obszarze narażonym na silny prąd.

Zmierzając ku słońcu

W niedzielę wczesna pobudka. Przez pierwsze dwie godziny płyniemy pod prąd, by przez następne 6 godzin mieć prąd sprzyjający. Niskie, postrzępione chmury zasłaniają okoliczne wzgórza i niosą kolejne porcje deszczu. Nic nie wskazuje na to, by pogoda miała się zmienić.

Kierujemy jacht za wyspy Muck i Eigg. Nagle na horyzoncie pojawia się dość wyraźna, słoneczna przerwa w chmurach. Szkocja w słońcu wygląda wyśmienicie. Strome skaliste klify lśnią grafitową czernią, od dołu kontrastując z bielą morskich bałwanów. Nad brzegami rozpościerają się zielone łąki. Krajobraz raz tchnie surowością, by chwilę później cieszyć oczy idyllą. Od tego momentu przez osiem dni rejsu świeciło słońce.

Jacht płynie przesmykiem pomiędzy lądem, a Isle of Skye, Rassay i Rona. Na noc stajemy w malutkim porcie Gairloch. Z mapy wynika, że pojedynczy, pływający pirs dla jachtów nie oferuje dostatecznej głębokości (z wyjątkiem 20 metrów przy końcu). Żeby się upewnić czy wskazania sondy są prawidłowe, mierzę głębokość pospiesznie skombinowaną ołowianką. Wszystko jest okej. Zapas w czasie niskiej wody będzie dostateczny. W miejscach narażonych na zafalowanie czyli również w portach ten zapas powinien być znacznie większy, niż metr.

W przeciwnym wypadku kadłub będąc w dolinie fali może uderzyć płetwą balastową o dno.

Częstymi gośćmi na wodach pobliskiej zatoki są orki. W porcie bez żadnego strachu pływa sobie foka. Ciekawe, kiedy taki obraz zobaczymy na przykład w Łebie?

W odległości 20 minut od portu położone jest miasteczko z widokiem na piękną zatokę. Krótki rekonesans w głąb lądu daje odpowiedź na pytanie jaka gra jest narodowym sportem Szkotów. Oczywiście golf.

Do pomostu podchodzi 12-metrowy, stalowy kecz. Raczej z grupy tych jachtów „powiązanych sznurkiem". W sterówce skipper. Na oko ma jakieś 75 lat. Na deku przygotowana do desantu małżonka (prawdopodobnie). Chciałem pomóc, ale opryskliwie odburknęła coś pod nosem. Podeszli i zacumowali bez żadnego problemu.

Przylądek gniewu i bombowa zatoka

Rano tankujemy paliwo i wypływamy z zamiarem dojścia do Cape Wrath.

reklama

Fot. Piotr Siedlewski (4)

W miarę zbliżania się do groźnego przylądka wiatr wzrasta do 7 stopni Beauforta. Dlatego spod Bauchaille, skalnej iglicy wyrastającej z wody, kierujemy się do portu Kinlochbervie. Trzymamy się kursu wyznaczonego przez nabieżnik, bo wejście jest wąziutkie, a silny wiatr wieje dokładnie w burtę.

Poza chłodniami dla ryb, paroma bungalowami oraz jednym sklepem i stadami owiec nie ma tu nic. Ale okolica jest piękna.

W środę postanawiamy definitywnie rozprawić się z przylądkiem gniewu. Wiatr osłabł i skręca na południe. Tuż za przylądkiem mamy praktycznie jedyne w tej okolicy dobre schronienie – fiord o nazwie Loch Eriboll. Płyniemy parę mil od przylądka na północ. Ścinanie zakrętu to narażanie jachtu na kontakt z bardzo silnymi wirami. Niestety po minięciu latarni Cape Wrath wiatr zmienia kierunek na wschodni i zaczyna tężeć. Prąd jest wprawdzie sprzyjający, ale wypiętrza falę. Obojętnie jak ustawiamy jacht, dziób niemiłosiernie wali spadając z grzbietów. Okolice Cape Wrath słyną z częstych zmian siły i kierunku wiatru.

Nie chcąc katować jachtu i załogi kierujemy się do Loch Eribol, fiordu, który bywa miejscem treningu strzeleckiego i bombowego RAF-u. Jakby na potwierdzenie tego tuż nad naszymi głowami przelatują dwa odrzutowce. W głębi zatoki nagle wykonują świecę – to typowy manewr towarzyszący zrzucaniu bomb. Z niepokojem oczekujemy na eksplozję... na szczęście był to tylko atak pozorowany. Na co dzień Loch Eribol to jednak dość bezpieczne schronienie, z paroma kotwicowiskami. Problemy mogłyby się pojawić, gdyby zaczęło wiać z północy. Przy sztormie z tego kierunku jacht zostałby unieruchomiony w fiordzie, w dodatku zagrożony falami. Na szczęście prognozy nie zapowiadały północnych wiatrów. Noc mija spokojnie.

Sternik w pełnym rynsztunku. W Szkocji upałów nie oczekujcie.

Pentland Firth

Skoro świt ruszyliśmy w dalszą podróż. Wiatr o sile od 5 do 6 stopni B wieje z południa, prąd sprzyja, na niebie żadnej chmurki. W wyśmienitych nastrojach docieramy do portu Scrabster. To punkt oczekiwania na dogodne warunki w Pentland Firth. Na miejscu paliwo, woda i market oddalony o około 30 minut szybkiego marszu od portu. Ale trochę mało miejsc dla większych łódek. Jeśli mamy ochotę zaliczyć Orkady (bez dopływania tam jachtem) można skorzystać z często kursującego promu.

Pentland Firth to przejście gdzie można spotkać prądy o prędkości 12 węzłów. Locja zaleca pokonywanie cieśniny z zachodu na wschód przy wiatrach nie przekraczających 4 stopni B z sektora zachodniego. O próbach pokonania cieśniny pod prąd, przy wietrze przeciwnym, lub sprzyjającym, ale sztormowym, można powiedzieć, że to głupota.

Aby uniknąć przepływania pomiędzy Swoną, Stromą i Pentland Skieres gdy prąd osiąga maksymalne prędkości, startujemy z Scrabster przy prądzie przeciwnym. Najbardziej emocjonujący odcinek 12 mil pokonujemy przy korzystnym i narastającym prądzie od 2 do 8 węzłów. Silnik wyłączamy dopiero w porcie Wick. Jest tam bardzo wygodna, dobrze chroniona przed zafalowaniem marina. Poza tym jest wytwórnia bardzo drogiej whisky, którą można zwiedzać. Whisky możecie posmakować w cenie biletu wejściowego. W okolicy jest też zamek oraz sporo sklepów z zaopatrzeniem. Do mariny wpływa polski jacht Legend II, z którym spotkamy się jeszcze w Inverness.

Kanał Kaledoński i 29 śluz

Następnego dnia, jeszcze przed świtem, mając przeciwny prąd, płyniemy na południe. Trzeba zdążyć na sprzyjający przypływ na Inverness Frith i wysoką wodę przy śluzie do Kanału Kaledońskiego. Śluza jest czynna cztery godziny przed wysoką wodą i cztery godziny po niej. Oczekiwanie na otwarcie wrót przy wzrastającym prądzie na rzece po okresie wysokiej wody nie należy do przyjemnych. Nabrzeże postojowe przed wrotami jest bardzo krótkie. Jeśli przypłyniemy za późno, zalecane jest poczekanie w marinie u ujścia rzeki Ness.

W śluzie dokonuje się opłat za przejście całego kanału oraz otrzymuje się klucz do toalet i pryszniców (zwracany na ostatniej śluzie). Za 3 dniowe przejście naszego 44-stopowego jachtu musielibyśmy zapłacić około 170 funtów, ale na szczęście ten koszt jest ujęty w cenie czarteru.

Płynąc na zachód trudno się spodziewać wykorzystania żagli na Loch Ness i Loch Lochy. Wobec tego warto zatankować zbiornik paliwa. Do pokonania mamy 62 mile, 29 śluz i 10 mostów. Gdy stoimy w śluzie jako pierwsi przed wrotami, to w czasie napełniania komory uderzy w nas całkiem spory prąd. Na cumie dziobowej powinna pracować bardzo silna osoba, a cumę rufową można wybierać na kabestanie. Żeby przyspieszyć przechodzenie przez ciągi śluz warto jednego członka załogi odzianego w kamizelkę asekuracyjną wysłać na brzeg do odbierania

PUNT®

Popłyń w rejs nowym jachtem Delphia 47 s/y Jam Session:

19.07-29.07 "Szkocja - Śladami potwora z Loch Ness"
29.07-07.08 "Przez Morze Irlandzkie"
07.08-16.08 "Pożegnanie Liverpoolu"
16.08-25.08 "Na żaglach przez kanał La Manche"

Zobacz wszystkie nasze rejsy na **www.punt.pl**

tel. (22) 446 83 80 email: info@punt.pl

reklama

Wysłużony jacht amatorów morskiej włóczęgi.

i zarzucania lin na haki. Opis kanału (mapkę, przewodnik i zasady płatności) znajdziecie na stronie www.waterscape.com/canals-and-rivers/caledonian-canal. Między godz. 20 a godz. 8 rano w miejscach publicznego postoju nie wolno używać generatorów prądowych. Nie wolno usuwać do wody jakichkolwiek nieczystości, również po zmywaniu naczyń.

Latem czas pracy śluz i marin kończy się między godz. 17.30 a 18. Później oczywiście staniemy bez problemu przy pomostach, ale skrzynki z prądem mogą być już zamknięte na kłódkę. Przy planowaniu rejsu nie radzę zakładać przejścia śluz w czasie krótszym, niż dwa dni. Wystarczy awaria jednego mostu by stracić parę godzin. Na śluzach brytyjskich obyczaje są znacznie bardziej cywilizowane, niż na Mazurach, ale i tu, jeśli płynie duży statek wypełniający całą śluzę, to dostanie on pierwszeństwo przejścia.

Po pokonaniu dwóch śluz stajemy w wygodnej marinie w Inverness (uwaga – wejście zamykane na noc). Pięć minut od kei jest bardzo duży market.

Pokonanie kanału nie sprawiło nam problemów. Niestety nie spotkaliśmy ani potwora z Loch Ness, ani duchów rządzących ruinami zamku Urquhart.

Powrót z prędkością 12 węzłów

Przed ostatnią śluzą w Corpach stajemy po jej zamknięciu. To miejsce jest dobrym punktem wypadowym na największy szczyt Brytanii – Ben Nevis (1344 metry). W pobliżu śluzy znajduje się stacja kolejowa, warto na odgłos gwizdka parowozu wyskoczyć z kamerą.

Wrota w Corpach otwierane są podobnie jak w Inverness. Najlepszą porą wyjścia jest wysoka woda. Do Oban płyniemy wówczas z prądem odpływu. Po drodze mijamy wąski przesmyk Corran Narrows z kursującym w poprzek promem. Prąd w tym miejscu wywołuje liczne bystrza i wiry. W Oban znajduje się duża marina, niestety nie w mieście, tylko na przeciwległym lądzie. Do miasta kursuje niewielki prom.

Opuszczamy Oban słynny z destylarni. Po wypłynięciu za okoliczne wyspy zrywa się dość silny wiatr i gęsta jak mleko mżawka. Widoczność spada do paru metrów. Ponieważ za rufą warunki są jeszcze znośne, powracamy do mariny i załoga udaje się na dłuższy rekonesans. Trasę do Crinan zrobiliśmy w nocy i dostarczyła nam niezłych emocji, ponieważ między wyspami Scrabą i Luing jacht płynął chwilami z prędkością 12 węzłów. Szlak jest dobrze oznakowany, ale zaleca się przepływanie w dobrej widoczności. W ciemnościach trochę zaniepokoiły nas grzmoty i błyski nad lądem. Były to efekty ćwiczeń wojskowych.

Późno w nocy w tężejącej mżawce stanęliśmy we wnętrzu śluzy Crinan. O godz. 5 wpłynęliśmy do basenu. Wprawdzie śluza czynna jest dopiero od godz. 9, ale gdy pojawiają się silne opady deszczu, spływająca ze wzgórz woda wypełnia kanał i od czasu do czasu trzeba ją spuścić do morza. Crinan Canal jest krótki (9 mil), ale ma aż 15 śluz, przeważnie obsługiwanych ręcznie przez załogi jachtów. Uwaga! nie jest to robota dla chucherka. Płynąc w niewielkiej załodze warto dogadać się z innym jachtem i wspólnie obsługiwać śluzy. Informacje o kanale znajdziecie na_stronie www.waterscape.com/canals-and-rivers/crinan-canal.

Śluzę Ardrishaig na końcu kanału osiągamy następnego dnia rano. Ale wyjście na morze opóźnia się o parę godzin z powodu opuszczonego mostu. W małym miasteczku odbywał się pogrzeb i to było priorytetem dla obsługi śluzy. W Szkocji nie należy się spieszyć. W celu okrążenia Mull of Kintyre a mijamy lewą burtą wyspę Arran. O zmierzchu osiągamy cypel z latarnią.

Kierujemy się do Port Ellen na wyspie Mull of Islay. Wpływamy późno w nocy, w kompletnych ciemnościach, pojawia się mżawka. Nad ranem zaczyna się ulewa i zrywa się wiatr o sile 8 stopni Beauforta. Kierunek wiatru dobry, ale zderza się z prądem. Nawiązuję kontakt z moimi „routerami" w Polsce, którzy analizują wszystkie dostępne źródła meteorologiczne i informują, że po południu wiatr i deszcz osłabną. Czas wykorzystujemy na zatankowanie paliwa przywiezionego nam w kanistrach i zapłacenie za postój w niewielkim spożywczym sklepiku.

Ruszamy na ostatni odcinek. Wyjście z zatoki prowadzi idealnie na wiatr i przybojową falę. Chcąc oszczędzić walenia kadłubem o wodę kieruję jacht zbyt szybko na wschód. W efekcie przepływamy nad obszarem zmiennych głębokości. Prąd pokrywa się z kierunkiem wiatru, ale rzeźba dna wywołuje całkowicie nieskoordynowane i strome, fale nadchodzące ze wszystkich stron. Po około godzinnym szamotaniu jacht wydostaje się z tej pralki. Słowo „Whirlpool" pochodzi właśnie z tych okolic i oznacza dosłownie wiry. Wieczorem stajemy na boi w zatoczce naprzeciwko niewielkiej stoczni w Crinan, by z samego rana, po przejściu po raz czwarty przez tą samą śluzę, zameldować się w Marinie Bellonach.

Tony był pozytywnie zaskoczony sposobem realizacji założonych planów rejsowych przez trzy zmieniające się załogi (przy bezawaryjnej obsłudze jego jachtu). Większość czarterobiorców kręci się dookoła okolicznych wysp nie pakując się w trudniejsze eskapady. Na trasie z Cape Wrath do Petland Firth spotkaliśmy raptem trzy jachty. Ale wyruszając do Szkocji nie trzeba oczywiście pchać się od razu na owiane złą sławą miejsca, można się skupić na poznawaniu najbliższej okolicy czyli Irlandii, Hebryd Wewnętrznych i Crinan Canal. Modne są tygodniowe rejsy szlakiem miejscowych wytwórni whisky.

Doświadczony na Adriatyku sternik jachtowy umiejący przeczytać parędziesiąt słów po angielsku w locji bez problemu poradzi sobie na tych wodach. Chcąc uniknąć walki z prądami o największej sile najlepiej wybrać tydzień z Księżycem w pierwszej lub drugiej kwadrze w środę.

Piotr Siedlewski

Podziękowania dla Pawła i Macieja, którzy podsyłali mi analizy pogodowe.

reklama

reklama

LEASING JACHTÓW

Jak szybko zdobyć łódź? Poradnik dla przyszłych armatorów.

Motorówka za 200 tys. zł. Jacht żaglowy za pół miliona. Albo większy, bardziej luksusowy i lepiej wyposażony za milion lub dwa miliony złotych. Takie zakupy nawet dla zamożnych przedsiębiorców są sporym wyzwaniem. Co zrobić, by spełnić marzenia o własnym jachcie, jeśli nie mamy majątku na koncie?

Można wziąć jacht w leasing. Jak firmowy samochód dostawczy albo maszynę rolniczą (leasing to coś pośredniego między najmem, a zakupem na kredyt). Firmy, które oferują żeglarzom usługi leasingowe, działają na polskim rynku coraz aktywniej. Widać to między innymi na branżowych targach. Zapał tych przedsiębiorstw w poszukiwaniu osób gotowych leasingować sprzęt pływający cieszy wszystkich. Stocznie zyskały partnerów, dzięki którym łatwiej mogą znajdować klientów na swoje jachty. Żeglarze, których stać na opłacanie rat leasingowych, otrzymują pomoc nie tylko w finansowaniu zakupu, ale także w ubezpieczeniu jachtu. A nawet pomoc w przebrnięciu przez niełatwe procedury związane z rejestracją i doposażeniem jednostki.

KROK 1
Co to jest leasing operacyjny?

Firma leasingowa oddaje jacht swemu klientowi w użytkowanie. Armator może czerpać z jachtu korzyści i przyjemność, a na koniec umowy leasingowej ma prawo do wykupu jednostki za wcześniej ustaloną kwotę (może też poprosić o przedłużenie umowy leasingowej).

Armator na początku wpłaca czynsz inicjalny czyli opłatę wstępną (udział własny). Załóżmy, że w maju przedsiębiorstwo musi zapłacić do urzędu skarbowego podatek VAT w wysokości 100 tys. zł. Ale prezes postanawia wziąć jacht w leasing. Wybrał jednostkę wartą 1 mln zł i zdecydował się na wpłatę wstępną w wysokości 40 proc. Czyli armator wpłaca do firmy leasingowej 400 tys. zł netto na poczet jachtu i całą tą kwotę „wrzuca" w koszty swojego przedsiębiorstwa czyli obniża wysokość dochodu stanowiącego podstawę do opodatkowania podatkiem dochodowym. VAT od wpłaty wstępnej (22 proc.) wynosi w tym przypadku 88 tys. zł. Armator odlicza tą kwotę od kwoty podatku VAT jaki musiałby wpłacić do urzędu skarbowego. Czyli zamiast oddawać fiskusowi 100 tys. zł VAT, oddaje 12 tys. zł.

Później comiesięczną ratę leasingu netto armator także „wrzuca" w koszty swojej firmy, a należny fiskusowi podatek VAT pomniejsza o VAT doliczony do każdej miesięcznej raty. Załóżmy, że rata leasingowa wynosi 10 tys. zł plus VAT. Armator zapisuje 10 tys. zł po stronie kosztów swojej firmy i obniża podstawę do opodatkowania podatkiem dochodowym. Natomiast VAT doliczony do raty, który w tym wypadku wynosi 2,2 tys. zł, odejmuje od VAT-u, który w danym miesiącu musi oddać fiskusowi. I tak aż do zakończenia umowy leasingowej.

Na koniec umowy armator może wykupić użytkowany jacht. Zapisaną w umowie wartość wykupu znów wlicza w koszty firmy, a podatek VAT od kwoty wykupu odejmuje od podatku VAT należny w danym miesiącu fiskusowi.

GreenLine 33. Cena: 79,9 tys. euro. Rata: 1 tys. euro.

Fot. Galeon, Greenline Hybrid / Seaway

KROK 2
Co to jest leasing finansowy?

W tym przypadku obie strony (leasingobiorca i firma leasingowa) umawiają się, że po okresie obowiązywania umowy czyli po zapłaceniu ostatniej raty, jacht staje się własnością armatora. Na początku armator wpłaca udział własny, a następnie uiszcza comiesięczne raty.

Podatek VAT naliczany jest z góry od wszystkich płatności leasingowych (udział własny plus suma rat) i podlega odliczeniu od podatku VAT należnego urzędowi skarbowemu w miesiącu, w którym została wystawiona faktura. Do kosztów działalności przedsiębiorstwa zaliczyć możemy amortyzację jachtu oraz odsetkową część raty leasingowej.

W leasingu finansowym klient ma na wstępie większe koszty do poniesienia, niż w przypadku leasingu operacyjnego (w tym przypadku firmy leasingowe mogą udzielić pożyczkę na opłacenie 22 proc. VAT).

Merry Fisher 645. Cena: 18 tys. euro. Rata: 230 euro.

KROK 3
Kto może odliczyć VAT?

Leasing jest więc formą obniżania obciążeń podatkowych przedsiębiorstwa. Firma mniej oddaje do urzędu skarbowego, a jej właściciel może się cieszyć jachtem, o którym marzył przez lata.

Jednak nie każda firma może odliczyć VAT. Kopalnia odkrywkowa raczej nie udowodni fiskusowi, że do swej codziennej działalności potrzebuje turystycznego jachtu (a zgodnie z przepisami przedmiot wzięty w leasing musi być zgodny z przedmiotem prowadzonej działalności gospodarczej). Co w takiej sytuacji? Wówczas potencjalni armatorzy dokonują zmiany zapisów w Krajowym Rejestrze Sądowym. Do swej działalności dopisują usługi czarterowe lub szkoleniowe. Można wówczas przez miesiąc korzystać z jachtu (na przykład podczas rodzinnych wakacji), a później, na resztę sezonu, oddać jacht w zarządzanie firmie czarterowej. Na taki manewr musi jednak wyrazić zgodę leasingodawca.

KROK 4
Ile muszę wpłacić z własnej kieszeni?

Umowa może trwać od 12 do 72 miesięcy. Transakcja może być zawarta w złotówkach lub w euro (wówczas armator musi pamiętać o ryzyku związanym

Delphia 47. Cena: 198 tys. euro. Rata: 2,5 tys. euro.

Fot. Delphia Yachts, Jeanneau

ze zmianą kursu waluty). Wpłata wstępna czyli udział własny armatora wynosi od kilkunastu do kilkudziesięciu procent (na przykład od 17 do 45 proc.). Im wpłata jest wyższa, tym niższe są późniejsze raty. Comiesięczne opłaty mogą być równe, degresywne czyli malejące systematycznie lub skokowo. Mogą być także sezonowe. Jeśli firma armatora produkuje lody lub piwo, to jasne jest, że latem będzie mogła spłacać wyższe raty, niż zimą.

KROK 5
Kto może wziąć jacht w leasing?

Najkrótsza odpowiedź brzmi: „każdy, kogo stać na opłacanie comiesięcznych rat". Usługa kierowana jest głównie do przedsiębiorców prowadzących spółki (jawne, z ograniczoną odpowiedzialnością, akcyjne) oraz do osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą (klientami są między innymi prawnicy i lekarze). Jacht mogą leasingować także fundacje oraz stowarzyszenia. A nawet osoby nie prowadzące działalności gospodarczej (wówczas mówimy o tzw. leasingu konsumenckim).

Co ciekawe firmy leasingowe bardzo chętnie pomagają zakupić jacht osobom prowadzącym jednoosobowe firmy. Dlaczego? Znacznie łatwiej ocenić zdolność kredytową dentysty lub wziętego ginekologa, niż spółki prawa handlowego, której sprawne funkcjonowanie zależy nie tylko od zarządzania, ale też od koniunktury, kontrahentów i dostawców. Poza tym spółka może przecież sprzedać swoje udziały (w tym udziały w jachcie) lub nawet zbankrutować.

KROK 6
Jaki jacht mogę kupić?

Praktycznie każdy. Motorowy lub żaglowy. Morski lub na Mazury. Nie tańszy, niż 100 tys. zł netto i nie droższy niż 1 mln euro netto. Jeśli chcemy, by leasing obejmował także silnik, wówczas powinien on być integralną częścią jachtu (silniki stacjonarne). Silniki zaburtowe, nawet duże i drogie, które armator może w każdej chwili wymontować, zazwyczaj nie są przedmiotem umowy leasingowej.

Ważny może okazać się także wybór dostawcy jachtu. Firmy leasingowe najchętniej finansują zakup jachtu z dużych, renomowanych stoczni. Nikt oczywiście nie skreśla mniejszych producentów, ale jeśli zapragniemy kupić jacht z małego zakładu szkutniczego, który gdzieś w przydomowym garażu wytwarza pojedyncze kadłuby – firma leasingowa może nam odmówić udziału w takiej transakcji.

Firmy leasingowe najchętniej finansują jachty wyprodukowane przez duże, renomowane stocznie.

Mastercraft X-80. Cena: 99,4 tys. euro. Rata: 1,3 tys. euro.

KROK 7
Czy mnie na to stać?

Chcąc się dowiedzieć czy leasing jachtu jest przygodą, na którą nas stać, należy znać cenę upatrzonej jednostki, wybrać czas trwania leasingu (na przykład pięć lat) oraz określić wysokość wpłaty wstępnej (czynsz inicjalny). Nie warto tracić czasu na domowe obliczenia. Lepiej skontaktować się z handlowcem wybranej firmy leasingowej, przekazać mu niezbędne dane i poczekać na ofertę. A najlepiej poprosić o to samo kilka firm, a później porównać ich propozycje.

Niektóre firmy publikują na swoich stronach internetowych przykładowe kalkulacje. VB Leasing przedstawia na przykład ślizgową łódź motorową Donzi 35 ZR wartą 203 tys. euro. Rata leasingu wynosi ponad 1,5 tys. euro. Motorówkę Chris Craft za 150 tys. dolarów można mieć w leasingu za miesięczną ratę w wysokości 816 euro. A katamaran Lagoon 440 warty 336 tys. euro – za ratę niewiele przekraczającą 2,2 tys. euro (wszystkie przykłady dotyczą umowy zawartej na 72 miesiące).

Udział własny w leasingu jachtu wynosi minimum 17 proc. (dotyczy VB Leasing). Może być oczywiście wyższy i sięgnąć na przykład 30 proc. Zwiększenie wpłaty wstępnej ma istotny wpływ na obniżenie miesięcznej raty.

reklama

Fot. Mastercraft Boat

Bavaria 55. Cena: 255 tys. euro. Rata: 3,2 tys. euro.

KROK 8
Jakie dokumenty muszę zebrać?

Pierwszy dokument do wypełnienia to wniosek leasingowy. Trzeba w nim podać dane firmy, dane stoczni lub firmy mającej dostarczyć jacht oraz dane jachtu (nazwę, typ, rok produkcji). Leasingowany jacht wcale nie musi być nowy.

Do wniosku dołączamy dokumenty finansowe, które mają dowieść czy stać nas na leasing. Inne jeśli firma prowadzi książkę przychodów i rozchodów, inne jeżeli firma prowadzi księgi rachunkowe.

DOKUMENTY FINANSOWE

Firmy prowadzące książkę przychodów i rozchodów

1. dla roku bieżącego: zestawienie przychodów, kosztów i wyniku narastająco za bieżący okres w postaci kopii strony lub wydruku z podatkowej książki przychodów i rozchodów (wymagany podpis osób uprawionych do reprezentacji leasingobiorcy). W uzasadnionych przypadkach Komitet Kredytowy ma prawo zażądać od wnioskodawcy przedstawienia potwierdzenia wpłaty podatku dochodowego wynikającego z zadeklarowanej kwoty dochodu brutto lub deklaracji VAT 7 potwierdzającej wysokość zrealizowanego obrotu.

2. Zeznanie o dochodach uzyskanych w roku ubiegłym potwierdzone przez Urząd Skarbowy (PIT-36) lub zaświadczenie z US za ubiegły rok (w przypadku ryczałtu PIT 28 i VAT 7 z bieżącego roku).

Firmy prowadzące księgi rachunkowe

1. Dla roku bieżącego: oświadczenie klienta z informacjami o przychodzie netto (bez VAT) i dochodzie brutto. Wymagany podpis osób uprawnionych do reprezentacji leasingobiorcy na oświadczeniu (zgodnie z załącznikiem). W uzasadnionych przypadkach Komitet Kredytowy ma prawo zażądać od wnioskodawcy przedstawienia potwierdzenia wpłaty podatku dochodowego wynikającego z zadeklarowanej kwoty dochodu brutto.

2. Statystyczne sprawozdanie finansowe F-01 za ostatni miesiąc/kwartał (w zależności od częstotliwości sporządzania F-01 przez Leasingobiorcę)

3. Deklaracja o wysokości dochodu (straty) osiągniętego przez podatnika podatku dochodowego (PIT-36, PIT-28 lub CIT-8), z poświadczeniem ich przyjęcia przez właściwy Urząd Skarbowy.

3. Bilans i rachunek wyników za 2 ostatnie okresy obrachunkowe wraz z informacją dodatkową do bilansu za ostatni rok.

4. Bilans i rachunek wyników za 3 ostatnie okresy obrachunkowe dla zaangażowania powyżej 1 mln PLN

5. Sprawozdanie finansowe, opinia oraz raport z badania biegłego rewidenta za rok ubiegły dla zaangażowania powyżej 1 mln PLN

reklama

Fot. Bavaria Yachts

Scandinavia 27. Cena: 30,7 tys. euro. Rata: 392 euro.

Jeśli myślimy o jachcie do 200 tys. zł (na przykład na mazurskie jeziora), trzeba przedstawić zaświadczenie z urzędu skarbowego o niezaleganiu z płatnościami lub opinię bankową dotyczącą wszystkich posiadanych kont. Jeżeli jacht jest droższy (do 500 tys. zł) wystarczy zaświadczenie z urzędu skarbowego. Chcąc nabyć jednostkę wartą jeszcze więcej – należy przygotować zaświadczenie o niezaleganiu z płatnościami do ZUS, urzędu skarbowego oraz opinię bankową dotyczącą wszystkich posiadanych kont.

Oprócz dokumentów finansowych leasingobiorca musi przedstawić standardowe dokumenty potwierdzające nadanie numerów NIP i Regon. Potrzebny będzie odpis z KRS lub umowa spółki lub zaświadczenie potwierdzające wpis do ewidencji gospodarczej. W niektórych przypadkach (lekarze, prawnicy) przyszły armator będzie proszony o przedstawienie zaświadczenia o prawie do wykonywania zawodu.

Ważne będzie dostarczenie firmie leasingowej informacji o dostawcy jachtu. Najlepiej do faktury proforma (zawierającej specyfikację techniczną i rocznik jachtu), którą wystawia stocznia, dołączyć zwyczajny folder reklamowy wybranego jachtu. A jeśli wpłaciliśmy zaliczkę – przedstawiamy potwierdzenie wpłaty.

Firmy leasingowe chętnie pomagają zakupić jacht osobom prowadzącym jednoosobowe firmy. Łatwiej ocenić zdolność kredytową dentysty, niż spółki.

KROK 9
Jak oceniana jest zdolność kredytowa i wiarygodność klienta?

Na podstawie dokumentów finansowych dostarczonych przez przyszłego armatora, firma leasingowa analizuje przychody i dochody klienta oraz sprawdza, czy będzie go stać na opłacanie comiesięcznej raty leasingowej.

Sprawdzana jest także cena jachtu. Firma leasingowa porównuje cenę wybranej jednostki z cenami konkurencyjnych jachtów podobnej klasy i wielkości. Pracownicy firm leasingowych, wśród których jest wielu aktywnych żeglarzy, oczywiście zdają sobie sprawę z tego, że dwa jachty wyglądające na pierwszy rzut oka identycznie, mogą znacznie różnić się ceną. – Do sprawdzania ceny nie podchodzimy w sposób aptekarski. Chodzi nam o to, by jachtu wartego pół milion złotych nikt nie kupował za milion – przekonywali nasi rozmówcy. Jeśli cena wydaje się zbyt wysoka (w stosunku do klasy jachtu), przedstawiciele firm leasingowych proszą producenta lub dealera o uzasadnienie podanej ceny (najczęściej poprzez przedstawienie dokładnej specyfikacji technicznej i spisu wyposażenia).

Badając zdolność kredytową i wiarygodność klienta, firma leasingowa sprawdza w jakim otoczeniu biznesowym działa przyszły armator, ilu ma konkurentów, czy branża, w której działa daje nadzieje na sprawne funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstwa.

W trakcie rozmów z klientem leasingodawca chce także poznać zainteresowania klienta. – Chcemy się dowiedzieć, czy nasz partner jest pasjonatem sportów wodnych i chce przy naszej pomocy realizować marzenia czy tylko ma jakiś chwilowy kaprys zostania armatorem – mówi Artur Kośny, dyrektor Departamentu Technologii i Klientów Kluczowych VB Leasing. – Dlaczego to jest ważne? Chcemy, by nasi klienci regularnie opłacali raty. To jest nasz cel, bo na tym zarabiamy. Jeśli ktoś ma zachciankę i kupuje łódź za pół miliona złotych lub więcej, a po dwóch miesiącach wraca do nas i mówi, że już go znudziła ta zabawka i chce się jej pozbyć, to wówczas nie jest to dla nas udana transakcja. Różnica między prawdziwym pasjonatem żeglarstwa, a przypadkowym klientem jest jeszcze taka, że ten pierwszy będzie chciał płacić raty regularnie i w terminie, bo przecież łódź jest jego oczkiem w głowie. Ktoś inny zechce pozbyć się jachtu w pierwszej kolejności, kiedy tylko na horyzoncie jego firmy pojawią się jakieś finansowe kłopoty – dodaje Artur Kośny.

First 40. Cena: 625,4 tys. zł.

Fot. Scandinavia Yachts, Beneteau

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

Biorąc pod uwagę wszystkie zebrane informacje, komitet kredytowy podejmuje decyzję o transakcji i podpisaniu umowy leasingowej lub o odrzuceniu wniosku. Proces oceny trwa zazwyczaj kilka dni od chwili złożenia kompletu dokumentów.

KROK 10
Kto podpisuje umowę ze stocznią?

To firma leasingowa, która będzie formalnym właścicielem jednostki przez cały czas trwania umowy leasingowej, negocjuje umowę z dostawcą jachtu. Jej najważniejsze elementy to termin dostawy oraz terminy przelewu kolejnych transz (na przykład 20 proc. ceny jachtu raz na dwa miesiące). Armator może na tym etapie doglądać budowy i cierpliwie (lub niecierpliwie) czekać na realizację zamówienia.

KROK 11
Czy jacht muszę ubezpieczyć?

Ubezpieczenie jachtu jest obowiązkiem. Nie można wziąć jachtu w leasing i go nie ubezpieczyć. Choć formalnym właścicielem jachtu przez czas trwania umowy będzie leasingodawca, wszystkie koszty związane z ubezpieczeniem ponosi armator. Firma leasingowa negocjuje z towarzystwem ubezpieczeniowym warunki ubezpieczenia, jego sumę oraz wysokość składki. Po stronie klienta pozostaje akceptacja wynegocjowanych warunków. Korzystający z jachtu zobowiązany jest także do dbania o jacht i ponoszenia kosztów związanych z jego bieżącym utrzymaniem.

Z punktu widzenia leasingodawcy najważniejszym elementem ubezpieczenia jest casco. Ale armatorzy najczęściej wykupują pełen pakiet: casco, OC i NNW.

Casco chroni przed skutkami zdarzeń za które odpowiedzialne są między innymi siły natury (sztormy, uderzenia piorunów), przed skutkami kolizji, sztrandowania lub wejścia jachtu na mieliznę. Chroni przed skutkami włamań, dewastacji i kradzieży. Przed skutkami awarii (na przykład złamanie masztu). A także przed stratami spowodowanymi wypadkiem w czasie transportu, pożarem, eksplozją i zatonięciem jednostki.

– Wysokość składki ubezpieczeniowej obliczana jest indywidualnie dla każdego jachtu. Płatnikiem jest armator lub leasingodawca, który następnie obciąża kosztami ubezpieczenia swojego klienta. Najważniejsze jest to, by w chwili odbioru jachtu od dostawcy, jednostka była ubezpieczona – mówi Michał Korneszczuk przedstawiciel firmy Pantaenius.

Wysokość składki zależy od wielu czynników. Przede wszystkim od wartości jednostki, ale także od rejonu żeglugi. Ubezpieczenie jachtu żaglowego będzie nieco tańsze, niż ubezpieczenie jachtu motorowego podobnej klasy. Ochrona jednostki przeznaczonej do czarteru może być nawet dwukrotnie droższa, niż jachtu wykorzystywanego prywatnie.

KROK 12
Co robić, gdy raty stają się nieznośne?

Jeśli armator z jakiś powodów będzie zmuszony zrezygnować z jachtu, firma leasingowa rozpocznie procedurę sprzedaży lub pozyskania nowego podmiotu gotowego przejąć prawa leasingobiorcy.

Gdyby jednak armator przestał płacić raty i nie podjął współpracy z firmą (celem restrukturyzacji zadłużenia albo czasowego obniżenia lub nawet zaniechania pobierania opłat odsetkowych), wówczas leasingodawca rozpocznie procedurę windykacyjną. Na początku wyśle wezwania do zapłaty. Może być ich nawet kilka. A później będzie zmierzał do sprzedaży jachtu. Po takiej transakcji w pierwszej kolejności zaspokajane będą należności klienta wobec leasingodawcy.

Krzysztof Olejnik

Wyceny rat leasingowych dotyczą leasingu operacyjnego denominowanego w euro. Czynsz inicjalny: 17 proc. Wartość końcowa: 25 proc. Czas trwania umowy leasingowej: 72 miesiące.

W kwietniu „Punt" zwodował jacht Jam Session. Zakup sfinansowała firma BRE Leasing.

Dlaczego biorę jachty w leasing?

Rozmowa z Piotrem Sobolewskim, właścicielem firmy czarterowej Punt.

Pańska firma ma już cztery własne jachty. Trzy zostały zakupione przez różne firmy leasingowe. Jakie to jednostki?

Bavaria 38, Bavaria 46 cruiser oraz najnowszy jacht, zwodowana w połowie kwietnia – Delphia 47 s/y Jam Session.

Jak się sprawdziła Delphia w pierwszym rejsie?

Znakomicie. Żegluje szybko i stabilnie. Miałem wrażenie, że osiem węzłów to dla tego jachtu prędkość marszowa.

Dlaczego firma czarterowa, pośrednicząca w wynajmowaniu jachtów, decyduje się nagle na kupowanie własnych jednostek?

Postanowiliśmy poszerzyć naszą ofertę. Jachty, które kupujemy nie są przeznaczone do czarterów. Służą do szkoleń i rejsów z kapitanem. Najnowsza jednostka Delphia 47 rozpocznie swój wieloetapowy rejs na Morzu Bałtyckim, będzie pływała po Szkierach i Alandach, następnie odwiedzi Norwegię, Wielką Brytanię, Irlandię, przeprawi się przez Biskaje, dotrze na Baleary. Na zimę przeniesie się na Wyspy Kanaryjskie. Na stworzenie tego typu oferty od lat namawiali nas klienci.

Skąd zatem pomysł na leasing?

Poczuliśmy potrzebę posiadania własnych jachtów, a nie mieliśmy na nie pieniędzy. W tej sytuacji uznaliśmy leasing za optymalne rozwiązanie.

Po jakim czasie inwestycja w tak duże jachty może się zwrócić?

Biorąc nasze jachty w leasing wpłacaliśmy na początku 20-25 proc. wartości jachtu. Resztę płacimy w miesięcznych ratach. Jeśli łódka będzie żeglować przez około 25 tygodni w roku, to zakładam, że inwestycja zwróci się najwcześniej po pięciu latach. Ale może się oczywiście okazać, że to założenie jest zbyt optymistyczne i będziemy musieli czekać sześć lub nawet siedem lat.

reklama

Fot. Matylda Sobolewska

Bavaria Sport 38 HT

Znajomy jacht w zupełnie nowych szatach

Polską premierę Bavarii 38 HT zaplanowano na lipiec. Wodowanie odbędzie się w marinie w Łebie. Czy jacht, który ma zastąpić najpopularniejszy dotąd model produkowany przez niemiecką stocznię, zdobędzie uznanie polskich armatorów?

Bavaria 38 HT ma dach nad kokpitem z dużym oknem żaluzjowym.

Bavaria, podobnie jak większość światowych producentów, przeżywała ostatnio finansowe turbulencje. Zaryzykuję jednak stwierdzenie, że cała ta trudna sytuacja pozwoliła niemieckiej stoczni nabrać nowych sił. Bavaria przeprowadziła małą rewolucję na swych liniach produkcyjnych. Nawiązała współpracę z amerykańskim biurem projektowym BMW Group DesignworksUSA i dzięki temu niemieckie jachty zyskały nowe, świeże oblicze.

Bavaria Sport 38 miała zastąpić model Sport 37. Najtrudniejszym zadaniem było utrzymanie charakteru tej popularnej jednostki, przy jednoczesnym wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań BMW Group DesignworksUSA. Bavarię 38 (w wersji Open czyli z odkrytym kokpitem) po raz pierwszy zaprezentowano na styczniowych targach w Dusseldorfie. Po reakcji osób odwiedzających stoisko można było wnioskować, że zabieg „renowacji" zakończył się powodzeniem. Wersję Hard Top (z zakrytym kokpitem) zaprezentowano w kwietniu.

Jak na łódź tych rozmiarów Bavaria 38 ma ogromny kokpit z platformą kąpielową, dużym słonecznym łóżkiem na rufie, drink barem i grillem. Jest tu też wygodna leżanka wzdłuż lewej burty i stolik otoczony kanapami. Niby nic nowego, wszystko to mamy na większości cruiserów. Ale Bavaria 38 potrafi jednak zaskoczyć. Wystarczy wejść pod pokład.

Dzięki wysokim burtom mamy tam przestrzeń niemal tak dużą, jak na jachtach wypornościowych. Uwagę zwracają niemal pionowe, pozbawione skosów, ściany salonu. Nie jest to proste do uzyskania, bo wymaga współpracy projektantów pracujących nad nautycznymi właściwościami kadłuba i projektantów dbających o nowoczesny i funkcjonalny projekt całej jednostki. Widać tu spore doświadczenie obu zespołów.

Podczas podróży docenimy dużą toaletę z oddzielną kabiną prysznicową. Wiele jest łodzi o podobnych rozmiarach z odzielnymi prysznicami. Ale w większości słowo „oddzielny" oznacza w praktyce „oddzielony materiałową kurtyną lub przesuwaną pleksi". Tu rzeczywiście mamy oddzielne, niewielkie pomieszczenie z prysznicem. Dostajemy się tam przechodząc przez toaletę, ale jest to osobna, wygodna kabina z miejscem na wytarcie się po kąpieli.

W kabinie dziobowej zaskoczy Was niewielka wnęka (wycięcie) w dwuosobowym, szerokim łóżku. To proste rozwiązanie bardzo ułatwi przebieranie i wkładanie wieczorowych kreacji. Niewiele jest łodzi, na których w dziobowej kabinie można się przebrać bez gimnastyki i obijania łokciami o ściany. Piękniejsza część załogi z pewnością doceni ten drobny detal.

Na rufie jachtu znajduje się dwuosobowa kabina, w której na całej szerokości zapewniona jest wysokość stania. Nie przypominam sobie łodzi tej wielkości, na której nie trzeba było „nurkowac" do łóżek w tylnej kajucie. Najczęściej wysokość stania mamy tylko zaraz przy wejściu, a dalej to już gimnastyka kręgosłupa. Poza dwoma oddzielnymi kojami jest tu jeszcze kanapa ustawiona wzdłuż lewej burty.

Na jachcie w wersji Open jedynym zadaszeniem kokpitu jest rozstawiany namiot. Rozstawienie nie zajmuje wiele czasu, ale Open to jednak ciągle wersja zbudowana dla armatora trzymającego łódź w cieplejszych krajach. Na Bałtyk i Mazury polecam raczej wersję HT z ogromnymi, przeszklonymi ścianami górnego salonu i szeroko otwieranym dachem. Zadaszenie kokpitu wykonane jest z wodoszczelnego materiału, w trakcie rozsuwania składanego w harmonijkę. Dzięki zastosowaniu materiału, a nie sztywnego zadaszenia, „dziura" w dachu może być znacznie większa, a po jej zamknieciu w kokpicie nie wzrasta hałas, co jest normalnym zjawiskiem przy łodziach z typowym twardym dachem.

Arek Rejs

Bavaria Sport 38 HT

Długość 11,80 m
Szerokość 3,99 m
Zanurzenie 1,05 m
Waga 8 900 kg
Maksymalna liczba osób 12
Liczba łóżek 4

Silniki benzynowe: 2 x Volvo Penta 5,7 GXIE-EVC/320 KM, 2 x Mercruiser 350 MAG DTS Brav. III/300 KM.

Silniki Diesla: 2 x Volvo Penta D4-260 EVC/253 KM, 2 x Volvo Penta D4-300 EVC/300 KM, 2 x Volvo Penta D6-330 EVC/330 KM
Cena netto wersji standard z silnikami Volvo Penta 5,7 GXIE-EVC/320 KM: 158 tys. euro.

Jacht ma duży kokpit zakończony platformą kąpielową.

Przestronne wnętrze kabiny dziobowej.

Fot. Bavaria Yachts (3)

Wolność w domach na wodzie

Znudził Cię widok za oknem? Uruchom silnik i zmień dzielnicę

Metr kwadratowy mieszkania w Warszawie kosztuje około 10 tys. zł. We Wrocławiu jest taniej, ale to wciąż kilka tysięcy za metr. Czy można znaleźć wygodne mieszkanie w centrum za niższą cenę? Można. Trzeba kupić dom na wodzie.

Mieszkanie na barce w polskich realiach przez lata oznaczało mało komfortowy sposób na własne M i raczej nie było powodem do dumy. Tymczasem we Francji i Holandii mieszkanie na barce to od lat marzenie wielu osób. Większość portów przygotowanych do przyjmowania mieszkalnych łodzi jest zajęta. Miejsca do cumowania sprzedawane są bardzo rzadko. Częściej są przekazywane w spadku następnym pokoleniom. U nas tłoku na rzekach jeszcze długo nie będzie. Mamy za to sporo pięknych zakątków, także w centrach miast, które mogłyby zamienić się w urocze działki dla pływających osiedli.

Na barce, w bungalowie lub w willi na wodzie

Jest kilka rodzajów mieszkalnych łodzi. Najpowszechniejsze to stare, rzeczne barki oraz coraz popularniejsze jachty wypornościowe. Na takiej turystycznej, wypornościowej łodzi można zamieszkać, zwłaszcza, że ma ona wszystko czego potrzebujemy: dużą kuchnię z salonem, toalety z prysznicami i co najmniej dwie sypialnie. Ciągle są to jednak tylko łodzie, na których komfortowo spędzimy urlop, a nawet całe wakacje, ale nie są to jednostki mieszkalne. Nie mają choćby ocieplonych ścian, więc zimą trudno byłoby przyjmować gości.

Całkiem wygodnie można zamieszkać na popularnych w Wielkiej Brytanii stalowych „Narrow Boat". Można je spotkać na terenie całego kraju. Wąskimi kanałami podróżują od miasta do miasta. Całe osiedle zbudowane z tych jednostek spotkacie w sercu Londynu, na skrzyżowaniu dwóch kanałów, w pobliżu Maida Vale. Niektóre z barek mają tam od lat swoje miejsca, a ich właściciele zorganizowali sobie nawet małe ogródki. Miejsce jest tak urokliwe, że zyskało miano Małej Wenecji.

Domami na wodzie bliskimi ideału są pływające miniwille i houseboaty przypominające turystyczne bungalowy. Jedną z pierwszych firm, która podjęła się budowy komfortowego houseboatu, jest firma Hexagon z Tomaszowa Mazowieckiego. Doświadczona w budowie mieszkalnych „Narrow boat" dla Brytyjczyków postanowiła stworzyć coś również na krajowy rynek. Dwa lata trwały prace nad prototypem. Wodowanie pierwszego polskiego domu na wodzie miało miejsce w ubiegłym roku. Jednostka powstała na zamówienie i według projektu małżeństwa, które marzyło o zamieszkaniu na barce. Po przeliczeniu wszystkich kosztów okazało się, że koszty renowacji i adaptacji wysłużonej barki są wyższe, niż budowa nowoczesnego houseboatu. Dom ma 15 metrów długości i 3,5 metra szerokości. Niewielkie zanurzenie (zaledwie 45 cm) pozwala pływać nawet przy bardzo niskim stanie wód. Dom ma własny napęd (silnik diesla o mocy 47 KM), zbiornik wody pitnej o pojemności 1,3 tys. litrów, zbiornik na ścieki oraz dwie instalacje elektryczne 12 V i 230 V. Pracujący silnik ładuje sekcje baterii hotelowych, z których pochodzi napięcie 12 V. Istnieje też możliwość podłączenia innych źródeł prądu (ogniwa słoneczne lub turbiny wiatrowe). Napięcie 230 V uzyskiwane jest przy podłączeniu zasilania portowego z brzegu lub przez inwertor z baterii hotelowych. Cały układ elektryczny zbudowany jest w sposób ograniczający zużycie energii.

Wnętrze jednostki to około 40 metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej. Jest salon z aneksem kuchennym, a także gabinet, sypialnia i łazienka. W salonie istnieje możliwość podłączenia kominka. Ciepło dochodzące do zwykłych, domowych grzejników może pochodzić z turbiny ALDE (ogrzewanie gazowe) lub z Webasto (instalacja dieslowska). Urządzenia te podgrzewają wodę nie tylko w grzejnikach, ale też w bojlerze. Z ciepłej kąpieli można korzystać o każdej porze dnia i roku. Instalacja wodna zasilana jest przez hydrofor ze zbiornika wody pitnej.

Wysokość domu umożliwia przepłynięcie pod większością mostów na polskich rzekach. Górny pokład to drewniany taras i pokład do opalania o powierzchni 25 metrów kwadratowych, z wydzieloną sterówką, którą można zadaszyć składanym cabrio. Zewnętrzne elewacje zostały wzbogacone

Shark – odważny projekt domu z Abu Dhabi.

Fot. One2ool, materiały reklamowe

o drewniane elementy, które dodają łodzi charakteru domku letniskowego. Stocznia z Tomaszowa Mazowieckiego zapewnia, że na bazie tego projektu może budować mobilne domy o gabarytach do 20 m długości i 4,5 metra szerokości, ale ten konkretny projekt budowany był z myślą osiedlenia się na zalewie Zegrzyńskim, z możliwością przepłynięcia na Mazury.

Zbudowany przez Hexagon dom to jeden z najpopularniejszych w Europie typów houseboatów. Podobne mobilne domy oferują również inne firmy w Polsce. Alumilex z Gdyni podjął się budowy bungalowów z aluminium, natomiast firma Share48 w swojej ofercie ma niemieckie domy BunBo i luksusowe, wyposażone nawet w piwnicę, podłogowe ogrzewanie i ekologiczną oczyszczalnię ścieków, Aquare 1500. Chcąc ułatwić nabycie takiego mieszkania Share48 oferuje zakup tych houseboatów na zasadzie popularnego ostatnio współdzielenia własności.

Zupełnie innym rodzajem pływających domów są domy, które nie mają własnego napędu, a ich przemieszczanie jest możliwe jedynie z pomocą holownika. Właściwie są to zwykłe domy jednorodzinne, których fundamenty znajdują się w wodzie, nie na ziemi.

Kto zbuduje pierwsze pływające osiedle?

Po zwodowaniu pierwszego bungalowu, coraz częściej mówi się o potrzebie budowy całych osiedli takich pływających willi. Pomimo, że budowa takiego osiedla z powodu problemów prawnych jest u nas jeszcze niemożliwa, wiele firm i osób prywatnych pracuje nad projektami. Chyba najwytrwalszym jest Kamil Zaremba, który od pięciu lat walczy z urzędnikami z Wrocławia o pozwolenie na budowę pływającego domu. Wkrótce na pewno zdobędzie sojuszników. Wśród potencjalnych sprzymierzeńców jest firma Water Home. Najmniejszy dom z ich oferty jest piętrowy i ma prawie 70 metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej. Właściwie jest to piętrowy dom dla dwóch par, są tam cztery sypialnie, łazienka i salon połączony z kuchnią. Największy oferowany projekt ma 122 metry kwadratowe. To luksusowe mieszkanie wyposażone jest między innymi w saunę.

Na targach Wiatr i Woda w Warszawie makietę swojego pierwszego domu na wodzie zaprezentowała firma Aquarius200. Piękny, futurystyczny, przeszklony dom zbudowany na kwadratowym siatkobetonowym pontonie o bokach 12,4 metra długości będzie miał aż 200 metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej i będzie całkowicie niezależny od zewnętrznych źródeł energii elektrycznej. Trwają już zaawansowane prace nad budową tej jednostki i już wkrótce będzie można ją zobaczyć na Zegrzu, tuż obok przystani Hotelu 500.

Czy trafi do nas listonosz?

Problemem wciąż pozostaje zameldowanie się na jednostce pływającej. Nasze prawo nie przewiduje możliwości meldunku na łodzi. Dom na wodzie jest „obiektem pływającym" czyli konstrukcją pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi, a więc w pewnym sensie „uziemioną". Mimo tej definicji, nie mamy szansy na zameldowanie się we własnym domu na wodzie.

Dom najlepiej zarejestrować jako jacht. Niestety wiąże się to z obowiązkiem rejestracji, posiadania odpowiednich uprawnień żeglugowych i w zależności od rozmiarów i mocy silnika, obowiązkiem regularnych przeglądów technicznych.

Ile kosztują domy na wodzie?

Średnia cena jednego metra kwadratowego barki wybudowanej przez firmę Hexagon to około 3 tys. zł brutto. Wykończona i wyposażona łódź kosztuje 320 tys. zł netto. Zbliżoną cenę mają też niemieckie bungalowy BunBo (od 54, 5 tys. euro). Dużo droższe są jednostki Aquare, ich ceny zaczynają się od 318 tys. euro. Wymienione jednostki to coś pośredniego między łodzią, a domem. Do jachtów zbliża je chociażby własny napęd. Wolno stojącą willę można kupić w Water Home za 5 tys. zł za metr kwadratowy. Aquarius200 kosztuje od 200 tys. euro.

O dzierżawie gruntów pod wodą mówi Rozporządzenie Rady Ministrów z 18 stycznia 2006 roku. Wysokość opłaty rocznej za użytkowanie jednego metra kwadratowego gruntu pod wodą, będącego własnością Skarbu Państwa, wynosi 12,19 zł. Jeżeli jednak akwen należy do osoby prywatnej, cenę naszej działki ustalamy z właścicielem (sporo przydatnych informacji możemy uzyskać w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej)

Warto marzyć o własnym domu na wodzie. Realizacja tego marzenia jest tak samo realna jak zakup tradycyjnego mieszkania o podobnej powierzchni. Tylko, że nasz *water home* możemy zacumować niemal w samym centrum Warszawy, Wrocławia, Berlina czy Paryża. Mieszkanie w domu na wodzie ma jeszcze jedną zaletę. Nawet jeżeli zacumujemy w centrum aglomeracji, ciągle będziemy blisko natury. Mieszkając w mieście będziemy mogli poczuć się jak w domku na wsi. Budzimy się rano, wychodzimy na taras i już jesteśmy nad wodą. Rano karmimy zaprzyjaźnione kaczki, a po południu, po ciężkim dniu pracy, zarzucamy wędkę z przydomowego tarasu. Czy może być lepsze miejsce na postawienie domu? A jeżeli znudzi nam się lokalizacja lub ryby przestaną brać, wystarczy uruchomić silnik i przeprowadzić się w inne miejsce.

Arek Rejs

Houseboat manewruje w porcie w Węgorzewie.

Parking dla domów na wodzie.

Dom na wodzie może być małą, prywatną kają dla mniejszych łodzi.

Zbigniew Kania

Na jachtach nie interesują mnie wygody, tylko szybkość żeglowania.

Czy dla regatowych kabinówek nowy sezon będzie lepszy od poprzedniego?

Zapowiada się ciekawie. Ruszył cykl regat Pucharu Polski Jachtów Kabinowych. Na wodzie są już łódki klasy Skippi 650, na której startowałem przed kilku laty. Szykuje się też flota Stowarzyszenia Regatowego Klasy Delphia 24. To jacht na którym dziś się ścigam. Pierwsze regaty zaplanowano na drugi weekend maja (Anwil Cup na Zalewie Włocławskim). A na początku lipca rusza akcja Bezpiecznie nad Wodą Delphia Cup. To impreza promująca bezpieczeństwo, ekologię i regaty. Po raz kolejny wspierana przez PGNiG.

Aby docierać z naszymi regatami do nowych środowisk, by pokazać jak żeglujemy i jak się bawimy, staramy się organizować regaty na nowych dla nas akwenach, często mniej popularnych wśród regatowców z jachtów kabinowych. W tym roku będziemy między innymi na Solinie, w Ustce i w Kołobrzegu.

Po co właściwie ścigać się na jachtach kabinowych. Przecież i tak na tych maleńkich kojach nikt nie nocuje. Wasze łódki są przecież wyścigowymi bolidami, które jedynie udają jachty kabinowe.

To nie jest nasz polski wynalazek. Na jachtach typu *Sports Boat* ściga się cała Europa. Delphia 24 jest trochę podobna do popularnej konstrukcji Melges 24. Oba te jachty mierzyły się kiedyś na jednych regatach w Berlinie (raz wygrywał Melges, a raz Delphia). Kabiny służą do przechowywania sprzętu, zapasowych żagli, odzieży. Można się w nich schować przed deszczem, gdy nadciąga jakaś nawałnica. Jak ktoś się uprze, to może oczywiście w kabinie Delphi 24 przenocować. Nawet z dziewczyną. Tylko po co? Ja śpię w hotelu lub w pensjonacie. Na wodzie nie interesują mnie wygody, wysokość stania czy obszerność toalet. Na wodzie interesuje mnie tylko szybkość żeglowania.

Kto się ściga na tych jachtach?

To łódka dla wszystkich. Dla byłych sportowców, którzy chcą sobie przedłużyć karierę zawodniczą. A także dla turystów, których ciągnie do rywalizacji. Kiedy żeglując przez Mazury zawsze się z kimś ścigasz (choć ten drugi nawet o tym nie wie) to znaczy,

Delphia 24 we flocie firmy Open Yachting. Za sterem Krzysztof Rosiński.

Fot. Bartosz Modelski (2)

Szybkość i radość. Pierwszy z prawej sternik Zbigniew Kania.

że jesteś potencjalnym regatowcem. Jeśli nie zdusisz w sobie potrzeby ścigania, to musisz poszukać jachtu, który pozwoli Ci bawić się na serio. Delphia 24 spełnia wszystkie wymogi dla ślizgowej maszyny. Radzi sobie w każdych warunkach, w ubiegłym roku rozegrano regaty przy sporej, morskiej fali i wietrze o sile do 8 stopni Beauforta.

Ile osób może pływać w załodze?

Nawet pięć lub sześć osób. Dlatego ten jacht to nie tylko sprzęt regatowy, ale także ciekawa konstrukcja do nauki podstaw jachtingu, do szkolenia i regat meczowych. Jacht przy trudniejszych warunkach bywa wymagający, ale dość dużo błędów sternika i załogi wybacza.

reklama

Jak liczna jest dziś flota klasy Delphia 24?

W Polsce sprzedano ponad 30 jachtów. W regatach rywalizuje połowa. Prężnie działa firma Open Yachting, która na tych łódkach organizuje imprezy i regaty meczowe. Liczymy, że na mistrzostwach Polski, które w połowie sierpnia odbędą się w Gdyni, wystartuje 16-17 łódek. Wciąż pojawiają się nowe, ciekawe załogi. Być może w mistrzostwach kraju wystartuje Przemek Tarnacki. Kiedy tylko zszedł lód z Jeziora Kierskiego pod Poznaniem, ostro zaczęła trenować załoga Piotra Kowalewskiego, który wcześniej żeglował na olimpijskim katamaranie klasy Tornado.

Ile kosztuje kompletny jacht gotowy do żeglugi?

Około 57 tys. zł netto. Trudno powiedzieć, czy to jest dużo, czy mało. Nie sądzę, by stocznia, sprzedając tak dopracowaną łódkę regatową za taką kwotę, zarabiała na małej Delphi jakiekolwiek kokosy.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Zbigniew Kania

Żaglomistrz, przedsiębiorca, regatowiec, wielokrotny mistrz Polski na łodziach różnych klas. Mistrz świata w klasie Cadet (1967 rok – pierwszy raz mistrzostwa rozegrane w formule: wszyscy na takich samych łódkach dostarczonych przez organizatora). Mistrz Europy w klasie Hornet (1969) i olimpijczyk z Monachium (1972). Jego ojciec był szyprem na barkach wiślanych, a od 1960 roku bosmanem na przystani AZS w Warszawie. Zbigniew Kania ma 59 lat.

DELPHIA 24 one design

Długość:	7,30 m
Szerokość:	2,50 m
Zanurzenie:	1,62 m
Ciężar:	900 kg
Balast:	250 kg
Grot:	21 m² / 16.6 m²
Fok:	10,22 m²
Genaker:	45 m²
Projekt:	Andrzej Skrzat

Przepisy w pigułce

Pierwsze na papierze wodoodpornym

Możesz je wrzucić do wody nawet na całą noc. Albo zamoczyć podczas wyścigów w deszczu i silnym wietrze. A mimo to na drugi dzień Twoje przepisy regatowe będą jak nowe. Wystarczy je przypiąć klamerką do sznurka i wysuszyć.

To absolutna nowość. Maciej Jankowski, żeglarz z Poznania, wyprodukował broszurę „Przepisy regatowe żeglarstwa w pigułce". Publikacja ukazała pod koniec kwietnia. Zawiera niezbędne kompendium wiedzy dla sterników ze wszystkich klas – od Optimista, po duże jachty regatowe. Broszura została wydrukowana na papierze wodoodpornym. A właściwie na bardzo cienkim laminacie, który tylko przypomina tradycyjny papier. Można ją przypiąć w kokpicie lub zawiesić gdzieś w pobliżu zejściówki na regatowej kabinówce.

Na stronach znajdziecie rysunki i krótkie opisy, które przetłumaczyła Zofia Truchanowicz. Autorem przepisów w tej skróconej formie jest Bryan Willis, znany sędzia, zastępca przewodniczącego komisji ISAF do spraw przepisów regatowych. Willis był między innymi przewodniczącym jury i głównym arbitrem podczas regat o Puchar Ameryki rozegranych w 2007 roku w Walencji.

Przepisy zawierają najważniejsze flagi wywieszane na statku komisji, rysunki przedstawiające sytuacje związane z ustępowaniem przy znaku, rysunki pokazujące zasady krycia, jest także kilka zdań o udzielaniu pomocy i środkach napędowych. Przebrnąć przez tradycyjne przepisy regatowe nie jest łatwo. Dlatego tą publikację polecamy wszystkim, którzy zniechęceni lekturą przepisów w pełnej objętości, szybko odłożyli je na półkę.

Nowe regaty Optimista

W kalendarzu klasy Optimist pojawiła się nowa, ogólnopolska impreza – Szczeciński Puchar Optimista. Organizatorzy zapowiadają, że wkrótce będzie to jedno z najciekawszych wydarzeń dla najmłodszych żeglarzy na Pomorzu Zachodnim.

Szczecin otoczony jest wodą. Przy ul. Przestrzennej kilka klubów sąsiaduje ze sobą przez płot. Ale dużych regat z prawdziwego zdarzenia dla najliczniejszej klasy nie było w Szczecinie od dawna. Areną regat będzie jezioro Dąbie Małe. Portem – przystań Pogoni. Zawodnicy spoza Szczecina będą mogli pierwszy raz przepłynąć uroczym kanałem Dąbska Struga, którym regatowcy Pogoni na co dzień mozolnie halsują w kierunku Jeziora Dąbie.

Pomysł organizacji regat powstał w środowisku rodziców i trenerów związanych z klubem SEJK Pogoń Szczecin. Zarezerwowano ciekawy termin – pierwszy weekend czerwca (5-6.06), tuż po święcie Bożego Ciała, na tydzień przed eliminacjami do mistrzostw świata i Europy w Kamieniu Pomorskim. Nagrodę niespodziankę szykuje firma Unity Line. A patronem imprezy został Magazyn Wiatr. Regaty rozegrane zostaną dla zawodników z grupy A i B. Informacji o regatach szukajcie na bieżąco na portalu informacyjnym www.magazynwiatr.pl

Udany początek sezonu na Gardzie

Na jeziorze Garda we Włoszech rozegrano w kwietniu najliczniejsze regaty na świecie. Startowało 942 zawodników klasy Optimist. Ta impreza to dla wielu polskich żeglarzy tradycyjny początek sezonu.

Polacy spisali się bardzo dobrze. W grupie starszych zawodników (juniores) 11 miejsce wywalczył Damian Jaskólski z SEJK Pogoń Szczecin (w tej grupie rywalizowało 742 zawodników). Damian pochodzi z Kamienia Pomorskiego, ale trenuje w Szczecinie pod opieką Zbigniewa Muraszko.

Świetnie spisała się także ekipa JKW Poznań trenowana przez Tomasza Figlerowicza, która w grupie młodszych (cadetti) zdobyła aż dwie pozycje w pierwszej dziesiątce. Artur Ilski zajął 4 miejsce, a Joanna Trejter 9 (druga pozycja wśród dziewcząt). W grupie cadetti startowało 199 żeglarzy.

Wielu trenerów trochę narzekało na organizację regat we Włoszech. Tłok na starcie, puszczanie wyścigów mimo falstartów – to przecież znamy od dawna. Dlatego chyba nie należy brać zbyt serio głosów tych, którzy mówią, że już nad Gardę nie pojadą. Na tej imprezie zawsze jest sporo problemów i narzekań, ale po roku znów wszyscy meldują się wczesną wiosną na miejscu.

Marta złota trzeci raz

Marta Hlavaty trzeci raz z rzędu została mistrzynią świata w Formule Windsurfing.

W dwóch poprzednich imprezach mistrzowskich Marta wyprzedzała zawodniczkę z Australii Allison Shreeve. Tym razem drugie miejsce zajęła Francuzka Morane Demont.

Formuła Windsurfing to klasa, na której żegluje się tylko przy silniejszych wiatrach, prawie zawsze w ślizgu. Na desce olimpijskiej RS:X, na której Marta będzie walczyć o igrzyska w Londynie, zawodnicy muszą rywalizować w każdych warunkach, również przy dwóch stopniach Beauforta. Poza tym RS:X to jedna deska i jeden żagiel. W Formule Windsurfing zawodnicy mają aż trzy pędniki. Każdy na inne warunki wietrzne. Największy żagiel ma aż 11 m kw. Dobrej klasy sprzęt do tej konkurencji kosztuje od 40 do 50 tys. zł.

Na Pucharze Świata RS:X w Hyères w słabych wiatrach Marcie wiodło się znacznie gorzej. Zajęła dopiero 24 miejsce.

Sara Piasecka leczy kręgosłup

Sara, która jesienią ubiegłego roku pożegnała się z klasą Optimist, musiała przerwać treningi i starty na jachcie klasy Byte CII. Przez trzy tygodnie będzie leczyć uraz kręgosłupa. Już podczas mistrzostw świata Byte CII, na których zajęła 11 miejsce, zmagała się z bólem pleców. Skąd ta kontuzja? Andrzej Piasecki, tata i trener Sary, uważa, że to wynik przeciążeń i zbyt krótkich przerw między treningami. Od marca ubiegłego roku do marca 2010 Sara miała ponad 230 dni treningowych. Teraz będzie pod opieką Witolda Dudzińskiego, lekarza kadry polskich żeglarzy oraz rehabilitantów z Olsztyna. Do lekkich treningów zawodniczka wróci najwcześniej za trzy tygodnie.

reklama

Fot. Marek Karbowski, Bogusz Trepka

www.magazynwiatr.pl www.magazynwiatr.pl www.magazynwiatr.pl

Portal informacyjny magazynu WIATR

- szybka informacja w świecie sportów wodnych
- codziennie nowe newsy, zawsze ciekawe artykuły

www.magazynwiatr.pl

Pędzimy jak WIATR

www.magazynwiatr.pl www.magazynwiatr.pl www.magazynwiatr.pl

Piotr Myszka

Nie interesuje mnie wycieczka na igrzyska. Interesuje mnie tylko medal.

Na zakończonych 30 kwietnia w Hyeres regatach Pucharu Świata (Semaine Olympique de Voile) Piotr Myszka, żeglujący na olimpijskiej desce klasy RS:X zajął doskonałe, drugie miejsce.

Medal zdobyty na takiej imprezie to dla Ciebie duży sukces czy jedynie przyjemny epizod w codziennej, żmudnej robocie?

Stawałem już na podium w regatach tej rangi, więc nie ma powodu, by bić w dzwony. Słowo „robota" bardzo dobrze oddaje to, co działo się we Francji. Przy słabych wiatrach musieliśmy pompować w każdym wyścigu. Prawie od startu do mety. To praca jak w kopalni. Każdy z nas woli silniejsze wiatry, bo przecież windsurfing polega na tym, by żeglować w ślizgu, a nie odpychać się od powietrza wachlując żaglem do utraty tchu.

Widziałem Twoje ręce. Popękana skóra i obtarcia aż do krwi. Jak z takimi dłońmi można walczyć o medal w regatach Pucharu Świata?

W ostatnich trzech wyścigach było już bardzo źle. Ręce bolały. Trudno było utrzymać bom. Skuteczność mojego pompowania znacznie spadła, może nawet o 30 procent. Było to widać po nieco słabszych miejscach w wyścigach.

Witold Dudziński, lekarz kadry, próbował ratować Twoje ręce...

Wieczorem smarował dłonie specjalną maścią i zakładał opatrunek na całą noc. Ale przecież nazajutrz znów trzeba było żeglować. Zawsze raz w roku dopadają mnie takie obtarcia dłoni, przeważnie na początku sezonu. Dwa lata temu, także w Hyeres, z powodu pokaleczonych rąk musiałem wycofać się regat. Zrezygnowałem z dalszej walki, choć zajmowałem trzecią pozycję.

Jak przygotowywałeś się do tego sezonu?

Jazda na rowerze, gra w squasha, siłownia, basen oraz to co lubię bardzo czyli narty biegowe. Biegówki to aktywność, która bardzo pomaga deskarzom w przygotowaniu formy do sezonu. Mocno pracują ręce. Nogi również. Narty to doskonała zaprawa.

Piotr, od czerwca ubiegłego roku jesteś tatą. Kiedy rodził się Antoś, Ty żeglowałeś w Izraelu. Swoje dziecko najpierw widziałeś na ekranie komputera, a dopiero później na żywo. Teraz rozmawiasz z żoną przez Skype. Jak pogodzić rolę męża i ojca z rolą zawodowego żeglarza?

To nie łatwe. W domu jest ostra jazda. Dziecko, treningi, zakupy, dom, uczelnia. To jest dopiero robota. Studiuję na AWF. Moja żona robi już trzeci kierunek (logopedię). Dlatego kiedy przyjeżdżam na zgrupowanie, to na początku mam wrażenie, że jestem na wczasach. Mam nagle tyle czasu, że nie wiem co z nim zrobić. Ale oczywiście już po kilku dniach zaczynam mocno tęsknić. Nie jest to wszystko proste. Dlatego jeśli nie wywalczę awansu na igrzyska w Londynie, to chyba zrezygnuję z kadry.

W polskiej kadrze deskarzy jak zwykle jest duża konkurencja. Kto ma największe szanse w walce o igrzyska?

Wciąż faworytem jest Przemek Miarczyński, najbardziej utytułowany zawodnik w ekipie. Ja nie składam broni – też mam szanse. Nieźle radzą sobie pozostali chłopacy. Walka będzie bardzo zacięta. Po cichu wierzę, że mogę ją wygrać. Igrzyska są moim najważniejszym celem. I nie chodzi mi o sam wyjazd do Londynu. Załapanie się na wycieczkę w ogóle mnie nie interesuje. Liczy się tylko medal.

A jeśli się nie powiedzie?

Będę musiał zająć się rodziną i pójść do pracy. Pewnie zostanę trenerem. Lubię to robić i chyba potrafię. Ale to oczywiście na razie tylko plan awaryjny. Cały rok startów przed nami...

Rozmawiał Krzysztof Olejnik
Fotografia Łukasz Łapiński

Puchar Świata w Hyeres

Na olimpijskiej desce RS:X Przemysław Miarczyński był we Francji piąty, a Łukasz Grodzicki 17. Wśród pań najlepiej żeglowała Małgorzata Białecka, która zajęła piąte miejsce. Zofia Klepacka była ósma, a Agata Brygoła 10.

Na Laserze Wojciech Zemke z Arki Gdynia zajął doskonałe czwarte miejsce. Karol Porożyński z Pogoni Szczecin zakończył regaty na 10 pozycji (sklasyfikowano aż 141 zawodników). Na Finnie Rafał Szukiel był siódmy (na 52 startujących).

katalog BAKISTA 2010
zamów już teraz!
www.bakista.pl
reklama

Oto punkty, do których dociera Magazyn Wiatr. Wersje elektroniczne wszystkich numerów magazynu dostępne są na portalu informacyjnym www.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
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
COŻ PZŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
JK HOM, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
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
Sklep Bakista, Łeba, Jachtowa 1, tel. (59) 866 47 50
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
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 1, tel. 608 446 905
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26. tel. (58) 307 39 12

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Centrum Promocji, 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
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
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
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
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
Radio OKO, Ostrołęka, Korczaka 4, tel. (29) 760 76 68

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
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68

ŚLĄSKIE

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

OPOLSKIE

Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE

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

PODKARPACKIE

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

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

ZAŁOGA:
Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Maciej Grabowski, Zbigniew Malicki, Dariusz Urbanowicz, Piotr Salecki, Piotr Siedlewski, 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

VB LEASING

Twoja pasja! Nasz leasing!

Marine Leasing

Leasing jachtów żaglowych i motorowych

W przypływie korzyści:
Leasing jachtów żaglowych i motorowych
daje możliwość odliczenia 100% podatku VAT.

www.marineleasing.pl

INFOLINIA contact center | 801 199 199