PORADNIK: JAK SPRAWDZIĆ I ODEBRAĆ JACHT CZARTEROWY

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych MAJ 2018

CHORWACJA
Pełna życia

CZARTERY

Chorwacja klasy premium
Odkrywamy Bahamy
Kurs na Bornholm

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.

VOLVO OCEAN RACE
Atlantycki rajd z Brazylii do USA

FORMUŁA WINDSURFING
Pierwsze mistrzostwa na foilach

ZATOKA
KOMFORTU

Luksusowe apartamenty na sprzedaż
między Jastarnią a Juratą

Apartamenty "pod klucz" · Prywatna plaża · Basen · Podziemny parking

ODKRYJ SWOJĄ HISTORIĘ NA **chorwacja.hr**

Pełna wysp, czekających na odkrycie

Nie wypełniaj życia dniami – wypełnij dni życiem!

CHORWACJA

Pełna życia

PHOTO BY MARIO JELAVIĆ

ZWIĘKSZ SWOJĄ ŚWIADOMOŚĆ

DZIĘKI RADAROWI CHIRP Z IDENTYFIKACJĄ OBIEKTÓW DOPPLER

Axiom® i nowy radar Quantum 2 z technologią Doppler pozwolą na inteligentną nawigację poprzez oznaczanie zbliżających się obiektów kolorem czerwonym, a oddalających się kolorem zielonym. Ułatwia to identyfikację poruszających się obiektów radarowych w strefach o dużym natężeniu ruchu.

Dzięki w pełni automatycznemu śledzeniu celów MARPA i historii celów True Trails, Axiom i Quantum 2 zapewnią tobie nowy poziom świadomości radarowej.

Więcej na **raymarine.pl**

Eljacht® **Dystrybucja w Polsce:** Eljacht ul. Łowicka 13, 80-642 Gdańsk. **www.eljacht.pl**

Raymarine
SIMPLY SUPERIOR™

Obrazy tylko w celach ilustracyjnych
fot: iStockphoto

Koniec marzeń Kusznierewicza o rejsie Polska100

Polska Fundacja Narodowa zerwała współpracę z Mateuszem Kusznierewiczem, który był pomysłodawcą i twarzą projektu Polska100 – wokółziemskiego rejsu połączonego ze startami w najważniejszych morskich regatach. Projekt miał promować nasz kraj na świecie z okazji setnej rocznicy odzyskania niepodległości. Niestety, Mateusz wpadł w sam środek politycznej awantury rozgrywanej na szczytach władzy i opozycji. Ten akwen okazał się groźniejszy niż Trójkąt Bermudzki. Kusznierewicz stracił jacht, projekt, fundację, pieniądze i medialny wizerunek – najcenniejszą rzecz, na którą pracował prawie 30 lat. Na dodatek władze Polskiej Fundacji Narodowej zarzuciły żeglarzowi prowadzenie nieprawidłowej gospodarki finansami przeznaczonymi na realizację projektu, co Kusznierewicz nazwał „wbiciem noża w plecy".

Upadek projektu Polska100 nie jest wyłącznie osobistą porażką Mateusza. To porażka żeglarstwa i całego polskiego sportu. Bo właśnie sobie udowodniliśmy, że nie stać nas na żaden spektakularny żeglarski projekt wspierany przez państwowe spółki i rządowe instytucje. A nasze sportowe ambicje nie wykraczają poza futbol i skoki narciarskie. Nie ma nas w oceanicznych wyścigach. Nie startujemy w Volvo Ocean Race i Vendée Globe. Nie budujemy regatowych oceanicznych jachtów. A teraz na dodatek wyrzucamy do kosza projekt, który choć trochę mógł nas przybliżyć do tego świata – do świata, o którym przecież wszyscy marzymy...

Gdy przed laty polscy piłkarze wracali ze spuszczonymi głowami z mundialu w Meksyku, krytykowani za porażkę w 1/8 finału, wkurzony Zbigniew Boniek powiedział: „Zobaczycie, na następny awans do mistrzostw będziecie czekać 20 lat". Ta słynna klątwa Bońka rzucona na polski futbol paraliżowała go przez 16 lat. Dlaczego o tym piszę? Bo się obawiam, że podobne przekleństwo będzie teraz dotykać wszystkie ambitne morskie projekty, które będą chcieli realizować polscy żeglarze. Ile lat będziemy czekać na kolejną taką szansę?

Smutne jest także to, że w sprawie Kusznierewicza nawet nasze środowisko nie potrafiło mówić jednym głosem. Mateusz popełniał błędy, ale z pewnością nie zasłużył na bezpardonowy i brutalny hejt. „To wszystko jest jak zły sen. Mieliśmy zrobić coś wyjątkowego, pracowałem nad tym cztery lata" – mówił na antenie Radia Gdańsk. „Dziś wiem tylko to, że moje życie już nigdy nie będzie wyglądać tak samo. Bardzo nad tym ubolewam. Jestem człowiekiem prawym, nigdy nikogo nie oszukałem, a mimo to muszę teraz zacząć życie od nowa. Stworzyć je od początku. Jak będzie ono wyglądać? Nie wiem. Mam nadzieję, że czas zagoi ranę".

Świat futbolu ma Roberta Lewandowskiego. Świat żużla – Tomasza Golloba. Miłośnicy sportów motorowych – Roberta Kubicę. Skoków narciarskich – Adama Małysza i Kamila Stocha. A my mieliśmy Kusznierewicza. No właśnie, mieliśmy, czy wciąż mamy?

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

8632 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.
www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania XII 2017-I 2018, II-III 2018, IV 2018).

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: JACHT JEANNEAU 64, FOT. GILLES MARTIN-RAGET / WWW.MARTIN-RAGET.COM

Podczas **Dni Morza_Sail Szczecin** nasze miasto stanie się żeglarską stolicą Polski, gdzie na szczecinian i turystów czekać będą wspaniałe okręty i żaglowce oraz ciekawe wydarzenia, spośród których każdy znajdzie coś dla siebie. Moc atrakcji gwarantowana.

- **3** dni imprezy, **40** żaglowców z całego świata, setki żeglarzy
- rejsy żaglowcami
- koncerty muzyczne na Dużej Scenie i pokładach
- strefa dziecięca, festiwal rzeźb z piasku, strefa sportu
- wesołe miasteczka, jarmark pod żaglami
- pokaz fajerwerków

Zapraszamy na piękne nadodrzańskie bulwary i Wały Chrobrego!

Sail Szczecin

8-10 czerwca DNI MORZA

floating garden Stettin 2050 project szczecin

ORGANIZATORZY

SPONSOR GŁÓWNY

Bank Polski

SPONSORZY

TYSKIE

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

OFICJALNY PRZEWOŹNIK

POLREGIO

Na Odrze „Joanna Saturna” i „Antica”, a przy kei „Dar Młodzieży”. Wały Chrobrego znów ugoszczą żeglarzy.

Dni Morza Sail Szczecin 2018. Wszystkie drogi prowadzą nad Odrę

Zaczynamy odliczanie do Dni Morza Sail Szczecin 2018. Od piątku 8 czerwca do niedzieli 10 czerwca miasto stanie się ogromnym portem, w którym zacumują jednostki z Polski, Niemiec, Rosji, Finlandii i Szwecji. Żaglowce, jachty, a także okręty Marynarki Wojennej – oto bohaterowie wydarzenia, które na stałe zapisało się w kalendarzu europejskich imprez żeglarskich.

Tradycja Dni Morza sięga 1947 roku. Do hucznych obchodów tego wydarzenia powrócono w latach 60. XX wieku. Przez kolejne dekady imprezy zyskiwały rozmach i zasięg. Parady jednostek pływających, prezentacje okrętów wojskowych, zlot oldtimerów, występy artystyczne, pokazy sztucznych ogni – to tradycyjne atrakcje tego święta, które na nowo przeżyjemy w drugi weekend czerwca.

Dni Morza Sail Szczecin to ciekawe wydarzenia na wodzie i na lądzie. Do miasta zawitają turyści z Polski, Europy, a nawet z innych kontynentów. Przypłynie prawie 40 jednostek. Będą wśród nich prawdziwe skarby, które po prostu należy odwiedzić. Podczas Dni Morza będziemy podziwiać jachty i żaglowce z najpiękniejszych punktów miasta – Wałów Chrobrego, Wyspy Grodzkiej i bulwarów.

Organizatorzy zaplanowali koncerty na scenie głównej na Wałach Chrobrego oraz na scenie szantowo-folkowej na Łasztowni. Będą strefy tematyczne, a także stoiska z regionalnymi przysmakami. Wielu mieszkańców i przyjezdnych z niecierpliwością oczekuje też pokazu sztucznych ogni.

Na Łasztowni powstanie strefa dziecięca z animacjami i atrakcjami dla najmłodszych. Będzie też strefa food trucków. W okolicach placu na końcu Nabrzeża Starówka będziemy podziwiać wyjątkowe rzeźby z piasku, które zdobyły nasze serca podczas ubiegłorocznego finału The Tall Ships Races. Wyspa Grodzka znów będzie strefą sportu z atrakcjami dla wszystkich, którzy lubią aktywny tryb życia. Po obu stronach Odry nie zabraknie też wesołych miasteczek i tawern piwnych.

Na Wałach Chrobrego powstanie również Jarmark pod Żaglami – będą stoiska z rękodziełami, kuchnią i produktami regionalnymi, a także stoiskami gastronomiczne i handlowe. Turyści znajdą też pamiątki marynistyczne, smaczne potrawy i oryginalne wyroby rzadko spotykane w centrach handlowych.

Płyńcie więc do Szczecina i zacumujcie w sercu miasta. Zapraszamy do wspólnej żeglarskiej zabawy. ■

Tradycja Dni Morza sięga 1947 roku.

„Zawisza Czarny” wpływa do North East Marina przy Wyspie Grodzkiej.

FOT. SEBASTIAN WOŁOSZ / ŻEGLUGA SZCZECIŃSKA TURYSTYKA WYDARZENIA (3)

Siódma edycja Bitwy o Gotland. Czy tym razem Bałtyk będzie łaskawszy?

Marina Delphia – Bitwa o Gotland: 500 mil morskich. Fot. Marek Wilczek (3)

Regatowa wioska czeka na kibiców i skipperów.

Żeglarze samotnicy wyruszą na trasę siódmej edycji Wielkiej Żeglarskiej Bitwy o Gotland – Delphia Challenge w niedzielę 16 września. Dzięki umowie podpisanej ze stocznią Delphia Yachts, uczestnicy wyścigu ponownie będą gościć w Marinie Delphia w Górkach Zachodnich. Trasa: 500 mil morskich dookoła wysp Gotlandia i Fårö. Na liście startowej jest już prawie 30 zawodników. Przygotowują się także załogi czterech jednostek osłonowych, których pracę będzie koordynować jacht „Hallelujah" (Delphia 46DS). Kibiców zapraszamy do wioski regatowej w Marinie Delphia. W trakcie regat można rozbić namiot lub postawić samochód kempingowy. Wszystkie informacje będą też dostępne na stronie internetowej www.bitwaogotland.pl oraz na Facebooku.

O trudności regat decydują kaprysy wrześniowej bałtyckiej pogody. Żeglarze muszą

Morten Bogacki na jachcie klasy Mini.

też uważać na duży ruch statków. Sztormy, silne wiatry i agresywna fala to stały bitewny krajobraz. Ale zdarzały się także dokuczliwe flauty. Ubiegłoroczna edycja w wyjątkowy sposób zapisała się w historii Bitwy o Gotland. Na powrotnym szlaku uczestników zaskoczył sztorm o huraganowej sile wdzierający się z południowego zachodu (morskie prognozy zapowiadały wiatry o sile do 12 stopni w skali Beauforta). Regaty ukończył tylko jeden zawodnik – Mirosław Zemke. Pozostali schronili się w szwedzkich i litewskich portach. Najdłużej z żywiołem walczył niemiecki żeglarz Morten Bogacki, który w asyście jachtu osłonowego zdołał wpłynąć na rozszalałe wody Zatoki Gdańskiej. Tam postanowił się wycofać i zawinąć do Helu. Podczas powrotu do Gdańska dwóch żeglarzy musiało skorzystać z pomocy służb SAR. Jeden z nich został podjęty z pokładu przez załogę śmigłowca. Ponieważ na wrześniowym Bałtyku trudno podać dokładną prognozę pogody na trzy lub cztery dni, w trakcie wyścigu skipperzy otrzymują z jachtów osłonowych informacje o prognozie na najbliższe 12 godzin. To bardzo ważny element poprawiający bezpieczeństwo uczestników.

Pokonanie trasy zajmuje co najmniej trzy doby. Rekord z 2013 roku, należący do Krystiana Szypki, wynosi 62 godziny i 15 minut. Żeglarz płynął jachtem Delphia 40 w bardzo sprzyjających warunkach. Silny wiatr (od sześciu do dziewięciu stopni w skali Beauforta) zmieniał kierunek w taki sposób, że Krystian wykonał w trakcie żeglugi tylko jeden zwrot. ■

#GoSzymon. Kuczyński kończy rejs w Plymouth

Szymon Kuczyński zmierzał do mety swego wokółziemskiego rejsu Call of the Ocean, gdy zamykaliśmy to wydanie „Wiatru". W południe 7 maja miał przed sobą ostatnie 1000 mil morskich. A za rufą 27 950 mil, które przez dziewięć miesięcy pokonywał ze średnią prędkością 4,5 węzła (ponad 107 mil na dobę).

Kuczyński wyruszył z Plymouth 19 sierpnia 2017 roku. Żeglował z zachodu na wschód – wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Trasę pokonał samotnie, bez zawijania do portów i bez silnika. Żeglował jachtem typu Maxus 22 o długości 6,36 metra – nikt wcześniej nie opłynął świata w samotnym rejsie non stop tak niewielką jednostką. Jacht zbudowano i przystosowano do oceanicznej żeglugi w stoczni Northman. Call of the Ocean to drugi wokółziemski rejs Szymona. W 2016 roku na tej samej jednostce ukończył wyprawę Maxus Solo Around (z postojami i przejściem przez Kanał Panamski).

Dotąd tylko jeden Polak, Henryk Jaskuła, okrążył świat samotnie tą klasyczną drogą, bez zawijania do portów (38 lat temu kapitan Jaskuła żeglował z Gdyni do Gdyni). Tomasz Lewandowski (zmarł w 2012 roku) przed dekadą opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim – wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn. Kuczyński jest więc trzecim Polakiem, który w swym żeglarskim *dossie* może zapisać: „Solo, non stop, around the world".

W lutym, w wyniku nagłego przechyłu w pobliżu Hornu, maszt łodzi został wgnieciony i osłabiony. Od tamtej chwili Szymon żeglował ostrożnie, na zredukowanym ożaglowaniu i prowizorycznie wzmocnionym takielunku. Nie mógł więc płynąć z maksymalną prędkością. ■

seajet

Farby SEAJET dzięki innowacyjnym rozwiązaniom zabezpieczają łodzie na wszystkich morzach świata!

Dystrybucja:
CMS Sp. z o.o.
70-800 Szczecin, Przestrzenna 11
Infolinia:
stacjonarne 801 508 560
komórkowe 91 350 85 60
e-mail: info@farbyjachtowe.pl
www.farbyjachtowe.pl

Kanał Niegociński wciąż w remoncie. Żeglarze tracą nerwy, a porty klientów

FOT. JAKUB OLEJNIK (3)

Umacniane brzegi Kanału Niegocińskiego. Na tabliczce: „Teren budowy, wstęp wzbroniony".

Przed nami drugi sezon z nieczynnym Kanałem Niegocińskim, ważnym odcinkiem żeglugowym, który obok Kanału Giżyckiego jest jednym z dwóch szlaków łączących jeziora Kisajno i Niegocin. W szczycie wakacyjnych urlopów znów możemy się spodziewać tłoku w Kanale Giżyckim i kolejek oznaczających kilkugodzinne oczekiwanie na przeprawę. Żeglarze stracą nerwy i czas, a firmy czarterowe – część wpływów.

Remont miał się zakończyć 30 listopada ubiegłego roku, jednak prace wciąż trwają i wiele wskazuje, że kanał będzie nieczynny do końca wakacyjnego sezonu. Prace obejmują przede wszystkim odbudowę brzegów. Zaplanowano rozebranie starych umocnień

Prześwit: 4,2 metra. Szerokość: 18 metrów.

drewniano-żelbetowych, pogłębienie kanału do 1,5 metra i postawienie ścianki umacniającej brzegi o długości ponad 2,3 kilometra. W cennym przyrodniczo terenie wykonawca nie mógł zorganizować tymczasowych składowisk urobku i magazynów materiałów budowlanych. Transport prowadzony jest

Nowy most w Pięknej Górze już otwarty.

głównie drogą wodną. To jedna z przyczyn powodujących opóźnienie robót.

Remont kanału sprawia, że północna część Mazur jest dziś trudniej dostępna dla wodniaków zmierzających do Giżycka przez Niegocin. – Ruch w porcie zmniejszył się o około 20 proc. To oznacza straty finansowe – mówi Marek Winiarczyk z Międzynarodowego Centrum Żeglarstwa i Turystyki Wodnej (dawniej Almatur). – Zainteresowanie naszą flotą spadło o 17 proc. Nie pomogło nawet obniżenie ceny czarterów. Wielu żeglarzy po prostu przeniosło się na południe Mazur – słyszymy w innym giżyckim porcie. – Wolę sobie pożeglować po jeziorze Nidzkim niż pchać się do Giżycka i godzinami stać w zatłoczonym kanale – mówi Robert Kowalczyk, żeglarz z Warszawy.

Kiedy Kanał Niegociński zostanie otwarty? Dokładnej daty nie znamy, ale już na początku tego roku wykonawca mówił o późnej jesieni. Oby zdążyli przed kolejnym sezonem.

Marek Słodownik

RONSTAN ANDERSEN STAINLESS STEEL WINCHES facnor FURLING SYSTEMS GORI PROPELLER experience the difference FLEXTEEK SPARCRAFT Performance Engineering LANCELIN

Jacht Bavaria C45. Fot. Bavaria Yachtbau GmbH

Stocznia Bavaria czeka na nowego inwestora

Niemiecka stocznia jachtowa Bavaria Yachtbau GmbH, świętująca w tym roku 40-lecie, poinformowała w kwietniu o kłopotach finansowych. Sąd okręgowy w Würzburgu wydał na wniosek przedsiębiorstwa postanowienie o ustanowieniu tymczasowego zarządu. Stery w firmie przejął Hubert Ampferl z kancelarii prawniczej Brinkmann & Partner. Prace w stoczni będą prowadzone bez przeszkód. Do zarządu dołączył Tobiasz Brinkmann, partner w kancelarii Brinkmann & Partner, specjalista od prawa upadłościowego, osoba mająca duże doświadczenie w reorganizacji stoczni. Lutz Henkel, dotychczasowy prezes, opuścił zarząd.

„Sprawą priorytetową jest teraz znalezienie inwestora. Mamy wieloletnie doświadczenie w budowaniu jachtów i jesteśmy liderami w wielu dziedzinach. Pierwsze kroki prowadzące do restrukturyzacji produkcji i reorganizacji firmy zostały już wdrożone. Działania te będą kontynuowane. Wypłaty wynagrodzeń za okres od kwietnia do czerwca 2018 roku będą zabezpieczone dzięki ubezpieczeniu od niewypłacalności" – czytamy w komunikacie firmy.

W 2017 roku stocznia wprowadziła na rynek nowy jacht żaglowy Bavaria C57. Na styczniowych targach w Düsseldorfie zaprezentowała swój najnowszy jacht motorowy – Bavaria R55. – Utrata finansowej płynności spółki nie ma dużego wpływu na produkcję i sprzedaż jachtów – powiedział nam przedstawiciel firmy Yachts & Yachting, która jest polskim dealerem stoczni Bavaria Yachtbau GmbH. – Wystarczy wspomnieć, że tylko podczas targów w Düsseldorfie firma sprzedała około 170 łodzi żaglowych i motorowych. Nowy model Bavaria R55 zachwycił klientów. Na pniu sprzedano 10 jednostek, które opuszczą linię produkcyjną w tym roku, a kolejne zamówienia przyjmowano na rok 2019. Także żaglowy jacht Bavaria C45 cieszył się dużym zainteresowaniem armatorów. Produkcja w firmie idzie pełną parą. Jachty są dostarczane do klientów z niewielkimi opóźnieniami. Czekamy na nowego inwestora i wierzymy, że firma z takimi tradycjami, mająca w regionie wielu podwykonawców, będzie nadal podążać swoim kursem. Warto zwrócić uwagę, że po skierowaniu wniosku o uznanie niewypłacalności, sąd pozwolił na tzw. własny zarząd. Oznacza to, że nie wyznaczono zewnętrznego syndyka. Takie rozwiązania stosuje się wtedy, gdy firma traci płynność finansową, ale rokuje na wyjście z kryzysu. Stocznia nie straciła płynności w wyniku działań zarządu, ale po wycofaniu się funduszy inwestycyjnych – informuje Yachts & Yachting.

Stocznia Bavaria powstała w Giebelstadt w 1978 roku. Firma zatrudnia około 600 osób i jest jednym z największych producentów jachtów w Europie. W Giebelstadt działają cztery linie produkcyjne, które co rok opuszcza około 2000 łodzi. Postanowienie sądu w Würzburgu dotyczy wyłącznie firmy Bavaria Yachtbau GmbH. Francuska spółka zależna Bavaria Catamarans SAS z Rochefort działa bez zmian. ■

NOWOŚĆ 2018

NOWA FALA

SILNIKÓW SUZUKI

Pozycję flagowego modelu wśród silników Suzuki zajął w tym roku DF350A. Jako pierwszy na rynku, został wyposażony w innowacyjne rozwiązanie: system podwójnych śrub napędowych pracujących przeciwbieżnie. System redukuje straty hydrodynamiczne, pozwalając osiągom łodzi wejść na nowy poziom. Sprawdź to rozwiązanie – poczuj moc, która jest w stanie stawić czoła siłom natury.

Więcej na **www.marine.suzuki.pl**

reklama

Nagrodzony radar Quantum 2

Najbardziej zaawansowany półprzewodnikowy radar morski firmy Raymarine doceniono na wystawie technologii i wzornictwa morskiego Seatec we Włoszech. Jury zwróciło uwagę na estetyczne wzornictwo, innowacyjne funkcje i niewielką masę urządzenia. Radar z technologią unikania kolizji Doppler otrzymał nagrodę QualiTec Design Award 2018. Quantum 2 opracowano pod kątem integracji z wielofunkcyjnymi wyświetlaczami Axiom. Radar identyfikuje ruchome i statyczne obiekty, zarówno bliskie, jak i dalekie. Obiekty potencjalnie niebezpieczne oznaczane są na czerwono, a obiekty bezpieczne – na zielono. Źródło: www.eljacht.pl.

Nowe zegarki regatowe Ronstan ClearStart

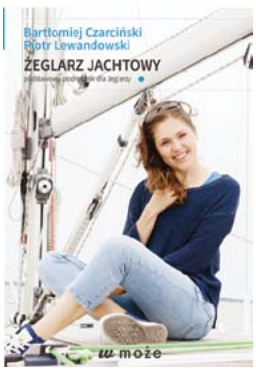
Zegarki Ronstan ClearStart RF4055 wykonano z nowoczesnych i trwałych materiałów. Są odporne na wstrząsy i wodoodporne do 5 ATM (50 m). Szkiełko z kryształów mineralnych jest odporne na zarysowania. Obudowę wzmocniono włóknem szklanym z dodatkiem poliwęglanu. Silikonowy pasek jest elastyczny i miękki. Przyciski oparto na precyzyjnych uszczelnionych popychaczach. Zegarek ma komplet sygnałów startowych (także do match racingu). Można oczywiście ustawić własne sekwencje sygnałów. Funkcja synchro koryguje błędny pomiar czasu przy kolejnych sygnałach. Model RF4050 możemy zamontować na łódce lub na bomie. Źródło: www.sklepwind.pl i www.sailservice.pl.

Sztormiak Rigging Coat Rooster

Wygodna, ciepła, wiatroszczelna i wodoodporna kurtka z opatentowanej tkaniny Pro Aquafleece (na zewnątrz grubszy poliuretan z podklejonymi szwami, wewnątrz – ciepły polar). Dwie głębokie kieszenie podszyte polarem, zapinane na wodoodporne zamki YKK. Przejście na kabel słuchawek w wewnętrznej kieszeni. Wysoka stójka chroniąca od wiatru i deszczu. Obszerny kaptur. Kolory: niebieski, czerwony i czarny. Cena: 718 zł. Źródło: www.roostersailing.pl.

Roler Facnor FlatDeck

Linę rolującą zastąpiono taśmą. Dzięki temu bęben rolera jest niski, róg halsowy foka zamocowany blisko pokładu, a lik przedni maksymalnie długi. Od strony kokpitu taśma jest połączona z liną (poprzez krętlik) – można nią operować na kabestanie. Taśma jest maksymalnie napięta już od początku rolowania, co bardzo ułatwia zwijanie żagla. Wyeliminowano ryzyko zaplątania taśmy (specjalne wyprowadzenie taśmy z bębna). Zaczep narożnika halsowego jest obrotowy i łożyskowany. Do wyboru mamy wersję regatową (z płaską owiewką serii R) oraz turystyczną (z klasyczną zaokrągloną owiewką). Rozmiary na jachty od 20 do 60 stóp. Bęben FlatDeck można połączyć z wcześniej zamontowanym klasycznym rolerem Facnor serii LS. Więcej informacji na www.sklepwind.pl i www.sailservice.pl.



Podstawowy podręcznik dla żeglarzy

Dla początkujących i dla tych, którzy chcą powtórzyć najważniejsze wiadomości. „Żeglarz Jachtowy – podstawowy podręcznik dla żeglarzy" ukazał się nakładem Szkoły Żeglarstwa Morka. Co znajdujemy na kartach wydawnictwa? Same konkrety, mnóstwo rysunków i poglądowych zdjęć, najważniejsze informacje przedstawione w przystępnej i zwięzłej formie – żadnego ględzenia i niepotrzebnego teoretyzowania. Autorzy – Bartłomiej Czarciński i Piotr Lewandowski – skupili się na wiadomościach dla żeglarzy śródlądowych, ale w podręczniku znajdziecie też rozdziały o przepisach i locji dla załóg chcących spróbować swych sił na morzu. Przypomnijmy, że podstawowy patent Żeglarz Jachtowy upoważnia do prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń oraz do prowadzenia jachtów żaglowych o długości do 12 metrów po morskich wodach wewnętrznych oraz po pozostałych wodach morskich dwie mile od brzegu, w porze dziennej.
Grafiki zamieszczone w podręczniku są bardzo czytelne. Wydawca nie oszczędzał ani na papierze, ani na jakości druku – ten podręcznik po prostu chce się brać w ręce. Publikacji szukajcie w sklepie internetowym szkoły Morka (w zakładce Wydawnictwa Morki). Źródło: www.morka.pl.

Silnik ePropulsion Spirit 1.0

Innowacyjny silnik elektryczny ePropulsion Spirit 1.0 został nagrodzony gwoździem targów Wiatr i Woda. Wodoszczelny, praktycznie bezobsługowy, bezszczotkowy i bezprzekładniowy, gwarantuje wyjątkowo cichą pracę (poniżej 60dB). Moc 1kW jest porównywana z mocą zaburtowych silników benzynowych 3PS. Polski dystrybutor, firma Globtechnic, tworzy sieć dealerów i serwis techniczny marki ePropulsion.

Spirit 1.0 w wersji ze składanym rumplem ma magnetyczną zrywkę oraz monitor LCD podający informacje o stanie akumulatora i przewidywanym zasięgu. Regulowane nachylenie rumpla ułatwia sterowanie. Spirit 1.0 ma bezstopniową precyzyjną regulację obrotów. Podczas manewrowania możemy szybko zmienić kierunek obrotów bez zatrzymywania silnika.

Model bez rumpla ma niezbędne elementy do montażu sterociągów. Sterujemy bezprzewodowym pilotem podającym informacje o stanie akumulatora i przewidywanym czasie pracy. Pilot wyposażono w panel solarny do ładowania wbudowanego akumulatora.

ePropulsion Spirit 1.0 dostępny jest z trzema długościami stopy (550 mm, 625 mm i 750 mm). Waga: od 9,8 kg do 10,6 kg. Niezatapialny akumulator litowo-polimerowy waży zaledwie 8,8 kg. ePropulsion oferuje także silniki o mocach 3kW i 6kW, POD-y do jachtów żaglowych 1kW i 3kW oraz pędniki 300W do desek SUP, kanu i kajaków.

Źródło: www.globtechnic.pl.

Katamaran Lagoon 52 z pięknym pokładem dziobowym, obszernym kokpitem i wygodnym salonem. Załogi mogą prowadzić jacht samodzielnie, mogą też zamówić czarter ze skipperem albo ze skipperem i hostessą. Fot. Nicolas Claris

Chorwacja klasy premium, czyli luksusowe czartery na Adriatyku

Poszukując jachtów czarterowych w chorwackich portach, zwykle bierzemy pod uwagę wielkość łodzi, rocznik, liczbę koi i oczywiście cenę. A gdybyśmy tak zapragnęli zaszaleć i namówić załogę na rejs klasy premium? Co nam wtedy zaoferują polskie firmy czarterowe? O przykładowe oferty z wyższej półki poprosiliśmy dwie warszawskie agencje – Blue-Sails i Punt. A także gdyńską firmę The Yachting Club. Niektóre ceny mogą zmrozić, ale kto nam zabroni pomarzyć...

Na rynku dostępne są jednostki czarterowane wyłącznie z zawodową załogą (*crew charter*) oraz jachty do samodzielnego prowadzenia (*bareboat*). W obu flotach są łodzie podobnej wielkości: od 52 stóp do 64 stóp (czyli od 15,85 metra do 19,51 metra). Zwykle są doskonale wyposażone, nawet w klimatyzację i generator prądu. Mogą też mieć garaż na ponton. Niektóre modele występują w tzw. wersji armatorskiej, czyli na przykład kadłub o długości 57 stóp ma zaledwie trzy kabiny.

Spójrzmy wpierw na jednostki do samodzielnego czarteru. Możemy popłynąć na przykład jachtem Bavaria 56 Cruiser. Katalogowe ceny (bez zniżek): od 4500 euro w kwietniu do 8900 euro w sierpniu za tydzień. Jacht ma dużą otwieraną platformę kąpielową, pod którą kryje się garaż z pontonem oraz kompresor do pompowania dinghy. W kokpicie możemy mieć stół z lodówką na napoje i przekąski, rozkładane łóżka oraz elektryczne kabestany, które ułatwią pracę sternikowi. Natomiast pod pokładem mamy ogromny blat kuchenny, elegancką jadalnię z rozkładanym i obniżanym stołem, wygodne sypialnie, obszerne łazienki oraz kabinę skippera.

Do samodzielnego czarteru przygotowano także jachty Hanse 575 (od 4500 euro za tydzień), Oceanis 62 (od 7280 euro), czy Jeanneau 63 (od 5000 euro do 16 800 euro za tygodniowy czarter). Ostatnia z wymienionych jednostek to już prawdziwy oceaniczny luksusowy krążownik – ma niespełna 20 metrów długości. W kokpicie znajdziecie dwa doskonale wyposażone stanowiska sterowania oraz przedział wypoczynkowy ze stołami i kana-

CZARTERY JACHTÓW

MORZE ŚRÓDZIEMNE, KARAIBY, SESZELE...

TEL. 22 290 80 80 | WWW.BLUE-SAILS.COM

BLUE SAILS

reklama

Bavaria C57 z rufowym garażem na dinghy. Fot. Bavaria Yachtbau GmbH

pami. Natomiast pod pokładem – prawdziwy luksusowy hotel. Agencje proponują także katamaran Lagoon 52 (cena: od 10 000 euro do 18 700 euro za tygodniowy czarter).

Załogi chcące żeglować na jachcie z zawodową załogą (*crew charter*) mogą zamówić łódź ze skipperem, jednostkę ze skipperem i hostessą albo jacht ze skipperem, hostessą i kucharzem. W tej flocie przeważają łodzie budowane w wersjach armatorskich. Niektóre mogą być starsze, ale wszystkie są świetnie utrzymane i doskonale wyposażone. Czasem załoga musi przed rejsem opłacić Advance Provisioning Allowance (APA), czyli zaliczkę na poczet kosztów zaopatrzenia, paliwa i opłat portowych. Wszystkim zajmuje się zawodowa załoga. Rozliczenie wydatków prowadzi kapitan. Jeśli nie wyda całej kwoty – resztę zwróci klientowi po rejsie. Gdy wydatki przekroczą budżet – poprosi o dopłatę. Na koniec rejsu czarterujący wypłaca załodze zwyczajowy napiwek (około 10 proc. ceny czarteru).

Jakie jachty mamy do dyspozycji? Na przykład Solaris 58 (od 16 850 euro do 21 500 euro), Dufour 63 (od 14 850 euro do 19 300 euro) albo znów Jeanneau 64 – tym razem ze skipperem w cenie od 15 000 euro do 21 000 euro. Są też luksusowe katamarany. Rekord bije oferta tygodniowego czarteru modelu Lagoon 620 ze skipperem, hostessą i kucharzem. Koszty: od 14 500 euro do 33 500 euro. Są także katamarany motorowe z obsługą. Na przykład najem modelu Lagoon 630 MY kosztuje od 31 000 euro do 36 000 euro (w cenie skipper i hostessa). Natomiast na czarter jachtu Sunreef 70 Power trzeba wydać od 37 000 euro do 43 000 euro (w cenie skipper, hostessa i kucharz).

The Yachting Club oferuje między innymi katamarany Lagoon 450. Załogi mogą prowadzić jachty samodzielnie, mogą też zamówić czarter ze skipperem albo ze skipperem i hostessą. Na zwolenników jednostek motorowych czeka luksusowy jacht Prestige 680 (cena: 25 000 euro za tydzień). Chorwacka flota The Yachting Club wkrótce wzbogaci się o nowy żaglowy katamaran Lagoon 620. Ta jednostka będzie czarterowana od przyszłego sezonu wraz z załogą (cena: 27 000 euro za tydzień). ■

JACHTY BEZ ZAŁOGI

Model	Ceny w euro
Jeanneau 64	5000 – 16 800
Oceanis 62	7280 – 15 800
Bavaria 57 Cruiser	6500 – 9 000
Hanse 575	4500 – 9500
Jeanneau 57	3500 – 8450
Dufour 560	4300 – 7500
Bavaria 56 Cruiser	4500 – 8900
More 55	4500 – 8500
Sense 55	4450 – 7400

CZARTER JACHTÓW Z ZAŁOGĄ

Model	Ceny w euro	W cenie
Jeanneau 64	15 000 – 21 000	skipper
Dufour 63	14 850 – 19 300	skipper
Jeanneau 53	6300 – 8500	skipper, hostessa
Solaris 58	16 850 – 21 500	skipper
Lagoon 52	9800 – 21 800	skipper
Lagoon 560	12 000 – 26 000	skipper, hostessa
Lagoon 570	7500 – 15 000	skipper
Lagoon 620	14 500 – 33 500	kucharz, skipper, hostessa

Masz talent do niepożądanych niespodzianek?

Podczas rejsu czarterowego może cię spotkać kilka rzeczy. Gwałtowni sąsiedzi w marinie, nagle pojawiające się mielizny lub rygorystyczne protokoły odbioru. Bez względu na to, z czym masz do czynienia, dzięki naszym pakietom czarterowym możesz spokojnie cieszyć się wakacyjną podróżą. Co najlepsze, twoja opłata czarterowa jest automatycznie zabezpieczona w przypadku niewypłacalności agencji lub operatora floty. Na to zawsze możesz u nas liczyć.

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Gdańsk · Tel.: +48 58 350 61 31
pantaenius.pl

Chorwacja na talerzu. Subiektywna lista kulinarnych przebojów

Owoce morza na wyspie Brač. Fot. Ivo Biočina

Czym byłoby żeglowanie bez kulinarnych przygód? Jedynie transportem morskim. To nie dla nas, bo przecież nie pływamy po to, by zaorać morze, ale by je smakować. W każdym porcie Chorwacji, w każdej rodzinnej restauracji schowanej gdzieś w ustronnej zatoce, czekają potrawy, których zapach i smak będzie przywoływać wspomnienia przez kolejne miesiące. A może nawet przez lata... Przed tegorocznym sezonem w adriatyckich czarterach otworzyliśmy na chwilę chorwacką księgę kulinarnych przebojów. Oto kilka potraw, które z pewnością warto zamówić (lub przyrządzić) podczas włóczęgi miedzy Istrią a Dubrownikiem.

Owoce morza

Temat rzeka i coś dla koneserów. Małże, ośmiornice, ostrygi, krewetki, kalmary, mule... W trakcie naszej żeglarskiej przygody do tych portów trzeba zawinąć choć raz. A później, albo miłość na zabój, albo tylko spotkania od czasu do czasu. Owoce morza w Chorwacji zwykle przyrządzane są z oliwą, pietruszką i czosnkiem, obowiązkowo podawane są z białym winem. Jeśli krewetki to sałatka, krewetki grillowane lub nawet kremowa zupa z krewetek. Żeglując wzdłuż dalmatyńskich wysp, traficie na świeże ostrygi podawane tylko wtedy, gdy zostaną wyłowione prosto z morza. Jeśli kochacie małże – są one najczęściej podawane w białym winie, z oliwą, ziołami i czosnkiem. A może kalmary? Grillowane

Ryby z grilla. Specjalność regionów nadmorskich.

lub faszerowane serem i szynką pršut. Nie zapomnijcie o sałatce z gotowanej ośmiornicy serwowanej z dużą ilością oliwy z oliwek. Pomysłów na owoce morza jest tyle, co gustów i kucharzy.

Ryby z grilla

Specjalność regionów nadmorskich (Istria, Kvarner, Dalmacja). Możecie dostać smaczną doradę lub na przykład makrelę. W innych miejscach czeka na was barwena, sola lub piotrosz. Dobrze przyrządzone zachwycą o każdej porze, ale najlepiej smakują na wieczorną rodzinną kolację. Dodatki: czego dusza zapragnie. Najczęściej podawane są z blitvą i ziemniakami lub sałatami. Na przystawkę koniecznie świeże pieczywo, oliwa i oliwki.

Kulen

Jedna z najstarszych potraw w Chorwacji, znana głównie na wschodzie kraju (Slawonia). Tradycyjna wędzona kiełbasa o średnicy około 10 cm, przyrządzona z chudej wieprzowiny przyprawionej papryką i czosnkiem. Mielone mięso ugniata się ręcznie, niekiedy kilka godzin. Wędzenie z użyciem odpowiednich gatunków drewna może trwać nawet kilka miesięcy. Kulen podawany jest w grubszych plastrach – świetnie smakuje ze świeżym chlebem.

Wędzona kiełbasa kulen. Fot. Maja Danica Pečanić (2)

Zagorski štrukli. Fot. Ivo Biočina

Zagorski štrukli

Przysmak znany przede wszystkim w środkowej Chorwacji i w rejonie Zagrzebia. Danie z wałkowanego ciasta wypełnionego świeżym krowim serem. Każdy kucharz pielęgnuje własny przepis przekazywany z pokolenia na pokolenie. Štrukli to wyjątkowa potrawa – może być zarówno przystawką, jak i daniem głównym, a nawet deserem. Zapiekana, gotowana, doprawiona na słodko lub na słono.

Trufle

Odrobina prawdziwego luksusu. Trufle to grzyby z basenu Morza Śródziemnego – ponoć najdroższe jadalne grzyby świata. W Chorwacji spotykane i serwowane przede wszystkim na półwyspie Istria (słynne trufle istryjskie). Rosną pod ziemią w lasach liściastych. Mają bardzo intensywne smaki i aromaty, więc w wielu potrawach będą jedynie przyprawą. Chętni mogą się wybrać na poszukiwanie trufli ze specjalnie szkolonymi psami.

ZDJĘCIA: CHORWACKA WSPÓLNOTA TURYSTYCZNA

Jeśli jagnięcina to koniecznie z rożna. Fot. Maja Danica Pečanić

Maneštra

Tradycyjna zupa warzywna pochodząca z Istrii (przypomina włoską zupę typu ministra). Jest aromatyczna, pożywna i zdrowa. Główne składniki to fasola i ziemniaki, a dla wzbogacenia dania dodawane są warzywa sezonowe: kukurydza, cieciorka lub kapusta. Maneštra podawana jest jako potrawa wegetariańska lub z dodatkiem mięsa (Chorwaci najchętniej dodają szynkę pršut). Zupę gotuje się co najmniej dwie godziny.

Pršut

Dalmatyńska lub istryjska szynka (różnią się sposobem przygotowania). Obowiązkowy składnik każdej deski z przystawkami. Tradycyjnie cięta w długie i bardzo cienkie plastry, serwowana z serem oraz oliwkami. Najbardziej znany w Dalmacji jest przede wszystkim pršut z miasta Drniš (region Szybenika). Produkcja trwa co najmniej rok, a najlepszy pršut ma zwykle od półtora roku do dwóch lat. Producenci wykorzystują tylną nogę świni, która na początku jest moczona w morskiej soli przez 20 dni. Kolejne etapy to odwadnianie, mycie w zimnej wodzie i dwumiesięczne odymianie palonym drewnem dębu, grabu i buka. Końcowy etap procesu produkcji to długie suszenie na wietrze.

Pašticada

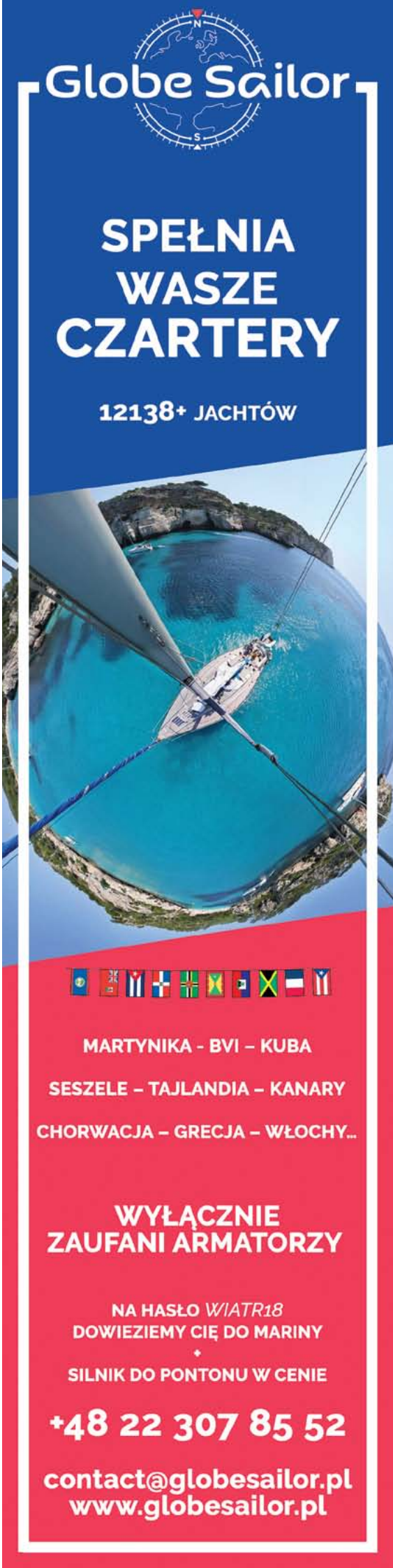
Dalmatyńskie danie przypominające nieco pieczeń wołową. Wymaga dość długiego procesu przygotowywania. Wpierw marynowanie cielęciny lub wołowiny, później duszenie w winie z suszonymi śliwkami. Do tego starannie dobrane przyprawy (czosnek, seler, marchewka, liść laurowy i rozmaryn) oraz plasterki boczku . Tradycyjna pašticada podawana jest z kluseczkami (njoki).

Jagnięcina

Coś dla zdeklarowanych mięsożerców! Jeśli jagnięcina to koniecznie pieczona na rożnie. Główna przyprawa to oczywiście gruba sól z Adriatyku – nie potrzeba dodawać żadnych innych wynalazków. Pieczenie trwa zwykle tyle godzin, ile kilogramów ważyło surowe mięso. Na palenisku tlą się między innymi zdrewniałe pędy starych winorośli, które nadają potrawie wyjątkowy aromat. Co do mięsa? Zwykle jakaś prosta sałatka (na przykład z młodej cebuli) oraz świeży chleb. Palce lizać! ■

Trufle. Najdroższe grzyby świata. Fot. Ivo Biočina

Szynka Pršut. Fot. Maja Danica Pečanić



Czarter na Bahamach. Sprawdzamy ofertę rejonu wyspy Great Abaco

Sterówka katamarana Lagoon 52.

Odkrywamy czarterową ofertę Bahamów, wyspiarskiego państwa leżącego na wschód od Florydy i Kuby. Jak się tam dostać? Mamy dwie możliwości: tańszą i droższą. Pierwsza to podróż samolotem do USA i dalej do Marsh Harbour na wyspie Great Abaco (trzeba mieć amerykańską wizę). Drugi wariant to lot z Europy do Nassau (stolica i największe miasto Bahamów na wyspie New Providence). Na tym szlaku nie trzeba mieć wizy USA. Z Nassau lecimy dalej lokalnymi liniami lotniczymi na Great Abaco, ostatnią z dużych wysp na północy archipelagu. Z niewielkiego lotniska w Marsh Harbour wyruszamy taksówką na wschodnie wybrzeże do Harbour View Marina (5 km). Tuż obok jest druga przystań – Mangoes Marina. Oczekując na jacht, można skorzystać z basenu – dla dzieci frajda, dla dorosłych relaks po długiej podróży.

Najlepsza pogoda – od kwietnia do czerwca.

Zakupy robimy w dużym markecie Maxwell's. Poza standardowymi produktami, sklep oferuje wyroby organiczne, ekologiczne oraz propozycje lokalnych wytwórców. Do sklepu można dojść pieszo (10, 15 minut). Taksówka w jedną stronę kosztuje 20 USD. Na Bahamach płacimy amerykańską walutą lub dolarami bahamskimi (BSD). Kurs przeliczeniowy 1:1. Pamiętajmy jednak, by po rejsie nie zabierać ze sobą lokalnej waluty, bo poza wyspami będzie bezużyteczna.

Wyspa Great Abaco. Treasure Cay Marina tonie w kwiatach.

Pastelowy świat Bahamów.

Na Bahamach można żeglować od listopada do czerwca. Najlepsza pogoda i najwyższe temperatury są w okresie kwiecień – czerwiec. Na początku sezonu (od listopada do marca) temperatury mogą być wiosenne. Natomiast od sierpnia do października mamy porę huraganów. Niektórych mogą zaskoczyć dość płytkie wody oraz niewielkie odległości między Great Abaco a wysepkami osłaniającymi wschodni brzeg od Atlantyku. Głębokość: maksymalnie kilka metrów. Pływy: metr. Morze Abaco to akwen wymarzony dla rodzin z dziećmi i załóg lubiących niespieszną żeglugę, nurkowanie, plażowanie... Wszędzie jest blisko, a zafalowanie niewielkie. Marin jest sporo, ale są miniaturowe, więc cumujemy do boi lub rzucamy kotwicę. Opłata za boję: około 20 USD. Postój przy pomoście katamarana średniej wielkości: około 70 USD.

Jedzenie na Bahamach nie należy do zbytnio urozmaiconych i sprzyja raczej gustom amerykańskim. Do wyboru mamy różne rodzaje burgerów, hot dogów, są też różne rodzaje pizzy. Na szczęście można również skosztować doskonałych ryb i owoców morza. Jest też lokalny przysmak przyrządzany na bazie concha, czyli dużego morskiego ślimaka. Koszt posiłku w restauracji: od 20 USD.

Po zaokrętowaniu opuszczamy Marsh Harbour i wypływamy z portowej zatoki na Morze Abaco. Które miejsca trzeba odwiedzić?

Kurs na północ w kierunku wyspy Great Guana Cay. Można zawinąć do mariny w Settlement Harbour lub rzucić kotwicę tuż obok w Fisher's Bay, gdzie na plaży jest bar z niewielkim basenem. Warto przejść

Niespieszna żegluga, nurkowanie i plażowanie.

na atlantycką stronę wyspy, by odwiedzić popularny Nippers Beach Bar & Grill. Bardzo klimatyczne miejsce. Bar stoi na klifie. Mieni się wszystkimi pastelowymi kolorami. Jest basen i na dodatek puszczają wspaniałą muzykę. Z baru warto zejść na plażę. Po kąpieli w falach przyboju można skorzystać z prysznica.

Tuż za południowym cyplem wyspy rozpoczyna się kolejny skrawek lądu – prywatna wyspa Scotland Cay. W pobliżu przesmyka, w trakcie odpływu, tworzy się niezwykła laguna – z morza wyłania się plaża z płytkimi zagłębieniami wypełnionymi wodą w tysiącach odcieni turkusu. Miejsce bajeczne. Widzimy rozbijające się atlantyckie fale, a w lagunie woda spokojna i ciepła.

Kurs na zachód. Przed nami Treasure Cay Marina (znów jesteśmy na wyspie Great Abaco). Do mariny wpływamy wąskim kanałem. Przystań jest urocza i spokojna. Wokół domki i apartamenty do wynajęcia. Po atlantyckiej stronie działa urokliwie położony bar z pięknym widokiem na pustą plażę i ocean.

Kurs na południowy wschód. Przed dziobem Man-O-War Cay. Dreszcz emocji podczas wejściu do portu gwarantowany – jest wąsko i płytko. Zastanawiamy się, czy nasz katamaran Lagoon 52 się zmieści. Wpływamy powoli, przez cały czas sprawdzając głębokość. Działa tu około 50 małych stoczni i warsztatów szkutniczych. Można wynająć melex i objechać wyspę. Na północnym zachodzie jest najwęższe miejsce – podczas przypływu Morze Abako oddziela od Atlantyku jedynie droga. Na południu są głównie domki letniskowe. W pobliżu mariny warto skręcić w Cemetery Road, która (jak sugeruje nazwa) prowadzi na cmentarz. Ale jaki! Leży po atlantyckiej stronie. Pomniki przystrojone są tym, co mieszkańcom najbliższe, czyli szklanymi bojami w sieciach, dużymi muszlami ślimaka concha, mniejszymi muszelkami, a nawet odbijaczami i pływakami z sieci.

Kurs na południe. Zmierzamy do wysepki Tilloo Bank. Trzeba ominąć olbrzymią łachę piachu. Zresztą przy Tilloo Bank również jest łacha – podczas odpływu leży tuż pod powierzchnią wody (woda sięga wtedy do kolan). Podczas przypływu jest metr głębiej. Niezwykłe wrażenia wywołują kąpiele na płyciźnie ponad dwa kilometry od brzegu. Przy pobliskim południowym cyplu wyspy Elbow Cay leży Tahiti Beach. Tu także łacha piachu. Podczas odpływu tworzy się olbrzymia plaża, a w trakcie przypływu część łachy zostaje ponad wodą. Działa tu pływający bar. Można stać w wodzie i zamawiać drinki.

Hope Town – główne miasteczko na Elbow Cay. Pastelowe domki, mnóstwo kwiatów i oczywiście uśmiechnięci ludzie. Od strony Atlantyku jest szeroka długa plaża. Z pobliskiego kościoła dochodzą śpiewy gospel. Po drugiej stronie zatoki, w której jest port, stoi charakterystyczna latarnia morska w biało czerwone pasy. Można ją zwiedzić. W Hope Town cumujemy przy pomoście lub przy boi.

Kurs na południe. Zmierzamy do Little Harbour, cichej zatoki z piękną plażą i licznymi pomostami (znów jesteśmy na Great Abaco). Na brzegu działa bar trochę przypominający słynny Foxy's z Brytyjskich Wysp Dziewiczych. Jest też galeria z dziełami sztuki będącymi połączeniem metaloplastyki i drewna wydobytego z morza.

Przed nami niezamieszkana wyspa No Name Cay. Można się na nią dostać tylko wtedy, gdy ocean jest w miarę spokojny i nie ma dużych fal. Wypływamy na Atlantyk w pobliżu północnego krańca Great Guana Cay i następnie, po przepłynięciu dwóch mil, znów chowamy się na Morzu Abaco (za Whale Cay). Po co ten trud? Na wyspie mieszkają dzikie świnki. Nie są groźne, ale trochę bezczelnie domagają się uwagi i jedzenia. Można je karmić, ale wyłącznie owocami i warzywami.

Gdy już jesteśmy na No Name Cay, warto zawitać do New Plymouth na wyspie Green Turtle Cay, gdzie jest marina i gdzie w stuletnim domu z epoki wiktoriańskiej działa Albert Lowe Museum. Ekspozycja przedstawia historię i rozwój regionu.

Na Bahamach możemy też czarterować jachty z Nassau. Jest tam jednak zdecydowanie mniej jednostek. Poza tym są rozchwytywane i dość szybko znajdują klientów (trzeba rezerwować ze sporym wyprzedzeniem). Rozpoczynając rejs w Nassau, zwiedzicie wody na południe od tego miasta, ze słynnym archipelagiem Exuma składającym się z 365 małych wysp.

Agnieszka Olszewska, Blue-Sails
www.blue-sails.com

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy
żeglarzy
od 1976r.

ubezpieczenie
jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie
czarteru

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

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

Kurs na Bornholm. Słoneczna wyspa Bałtyku na wyciągnięcie ręki.

Gudhjem na północno-wschodnim brzegu.

Okrągły kościół w Nyker. Fot. Jacek Kadaj

Duński Bornholm, urocza wyspa położona zaledwie 120 km od polskiego wybrzeża, od dawna cieszy się popularnością wśród żeglarzy. To nie tylko doskonały cel morskich wypraw, ale też miejsce, w którym można ciekawie spędzić czas, gdy na dłużej zakotwiczymy w jednej z marin. A co powiecie na wakacyjną relaksującą żeglugę od portu do portu dookoła wyspy? To propozycja co najmniej na tygodniową bałtycką wyprawę.

Bornholm ma ciepły mikroklimat. Wilgotność powietrza: ponad 80 proc. Średnia temperatura w lipcu: 17 stopni Celsjusza. Do tego stosunkowo niewielkie opady i największe w Skandynawii nasłonecznienie – od maja do sierpnia słońce świeci ponad 300 godzin miesięcznie. Lato zaczyna się na Bornholmie nieco później, niż u nas, ale za to trwa aż do połowy września. Jesień jest pogodna i ciepła (pierwsze przymrozki pojawiają się dopiero w grudniu). Na wyspie rosną morwy, drzewa brzoskwiniowe i figi. Około 20 proc. powierzchni Bornholmu zajmują lasy. Sporą atrakcją florystyczną są także wrzosowiska przykrywające skaliste podłoże masywu Hammeren.

Dzięki silnym zachodnim wiatrom, na wyspie właściwie nie ma zanieczyszczeń, więc

Ruiny zamku Hammershus. Fot. Semko Balcerski

mieszkańcy i turyści oddychają pełną piersią. Wody przybrzeżne mają niewielkie zasolenie i są bardzo czyste. Niekiedy przybierają niespotykany na polskim wybrzeżu turkusowy odcień. Miłośników wędkarstwa morskiego przyciągają morskie łowiska bogate w śledzie, dorsze, łososie i morskie pstrągi.

Pierwszy przystanek na zachodnim wybrzeżu wyspy to Rønne, największe miasto Bornholmu. Działa tam bezpieczny port sąsiadujący z przystanią promową oraz pięknie położona marina obok plaży, miejscowego klubu żeglarskiego, marketu, informacji turystycznej i dużej wypożyczalni rowerów. To bez wątpienia najlepsze miejsce na postój. Pierwszy przystanek na wschodnim wybrzeżu to Nexø oddalone od Kołobrzegu o 54 mile morskie.

W Rønne warto zobaczyć kościół św. Mikołaja, muzeum ceramiki i piękną latarnię morską. W Hasle na zachodnim brzegu – zabytkową wędzarnię z 1807 roku. Na północy, z Hammerhavn lub z Allinge, dotrzecie do ruin zamku Hammershus położonych na skale wznoszącej się 74 metry ponad poziom morza. W okolicy Tejn na północno-zachodnim brzegu, na plaży opadającej stromo ku morzu, można zbierać bursztyny. Warto też zobaczyć Święte Skały – imponujący odcinek wybrzeża z urwiskiem o wysokości 22 metrów. Natomiast z Nexø można się wybrać na 18-dołkowe pole golfowe w Dueodde (www.nexogolfklub.dk). Miłośnicy nowoczesnych muzeów powinni odwiedzić Naturbornholm – centrum edukacyjne na wzgórzu Klintebakken, na południe od miejscowości Aakirkeby (www.naturbornholm.dk).

Bornholm jest wręcz stworzony dla turystyki rowerowej. Dobrze przygotowane ścieżki, o łącznej długości 235 kilometrów, wytyczono z dala od ulicznego ruchu. Na wyspie działa sieć wypożyczalni. Znajdziecie je w centrach miast, w ośrodkach wypoczynkowych, na polach kempingowych, przy sklepach rowerowych, także w pobliżu marin. Większość szlaków rowerowych rozpoczyna się w Rønne. Oznaczone są zieloną tablicą z napisem *cykelvej*. Można wybrać 37-kilometrowy szlak pełen zieleni prowadzący do Aarsdale. Trasa wiedzie przez bukowe lasy i pagórki. Można też zwiedzać centrum wyspy. Po drodze czeka słynny okrągły kościół w Nyker, gdzie wedle legendy ukryli swój skarb Templariusze. Można także przejechać przez skalny wąwóz i zaczerpnąć wody z największego w Danii wodospadu w Allinge. Osoby zmęczone przejażdżką i postojami w miejscowych wędzarniach i lokalnych browarach, mogą wrócić autobusem należącym do miejscowej sieci BAT, która umożliwia przewóz rowerów.

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

Wyspy Christiansø (większa) i Frederiksø. Z lewej południowe główki portu. Fot. Jan Winther

Latarnia na Christiansø. Fot. Krzysztof Olejnik

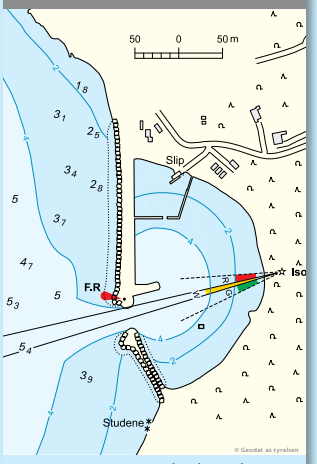
Przystań Hammerhavn. Ostatni port na zachodnim brzegu. Fot. Havne.bornholm.dk

GDZIE SZUKAĆ INFORMACJI O BORNHOLMIE
Atrakcje turystyczne, transport, kulinaria: www.bornholm.info
Aktywne wakacje, noclegi, wycieczki, porty. Informacje w języku polskim: www.bornpol.dk
Centrum nurkowe Diveline Bornholm w Rønne: www.diveline.dk
Szkoła wspinaczkowa w Hasle: www.klatrecenter.dk
Zjazd na linie nad Opalowym Jeziorem: www.natureevent.dk

Największe porty i przystanie Bornholmu

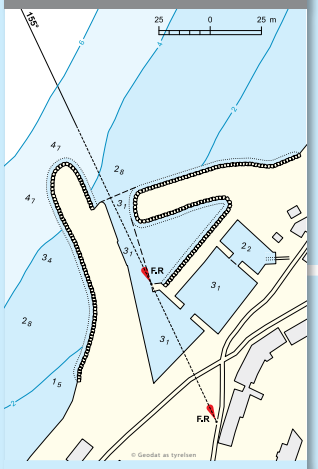
Żeglarski raj w sercu Bałtyku na wyciągnięcie ręki, zaledwie dzień żeglugi z Polski – 54 mile z Kołobrzegu, 64 mile z Dziwnowa i 72 mile ze Świnoujścia. Wyspy Bornholm i Christiansø mają aż 25 przytulnych portów i przystani. W tym zestawieniu przedstawiamy te największe – z najlepszą infrastrukturą dla żeglarzy i turystów.

Przystań Hammerhavn



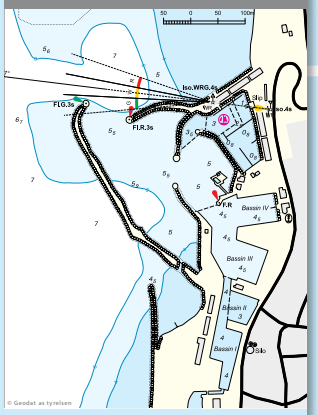
Ostatni port na zachodnim brzegu, nieopodal ruin zamku Hammershus. Głębokość za głównym falochronem: 4 metry. Około 400 metrów od portu jest znane jezioro Opalsøen, gdzie działa największa w Danii kolejka tyrolska.

Przystań Vang



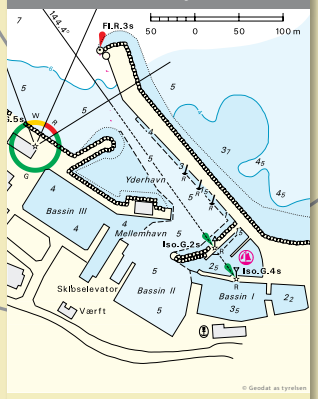
Kameralny port z trzema niewielkimi basenami. Głębokość: do 3,1 metra. W pobliżu portu jest plaża z miejscami do wędkowania i wieżami do skoków.

Port Hasle



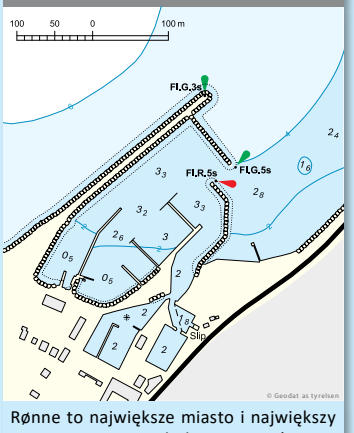
Dobrze osłonięta przystań dostępna w każdych warunkach. Głębokość w basenie jachtowym: do 3 metrów. Port Hasle ma kąpielisko z sauną i jacuzzi pod gołym niebem. W pobliżu jest także plaża z kawiarnią.

Port Tejn



Jeden z większych portów na Bornholmie. Głębokość: do 5 metrów. Serwis silników, warsztat szkutniczy, pracownia żaglomistrzowska, sklep żeglarski i stacja paliw. W sąsiedztwie: restauracje i supermarket.

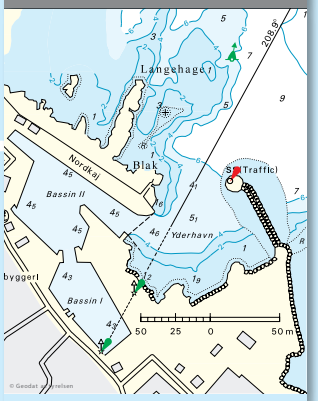
Marina Nørrekås w porcie Rønne



Rønne to największe miasto i największy port wyspy. W południowej części jest duży port promowy, w północnej – nowoczesna przystań jachtowa – Marina Nørrekås. Głębokość basenu: do 3,3 metra. Należy zwrócić uwagę na skały oznaczone znakami nawigacyjnymi na północ od wejścia.

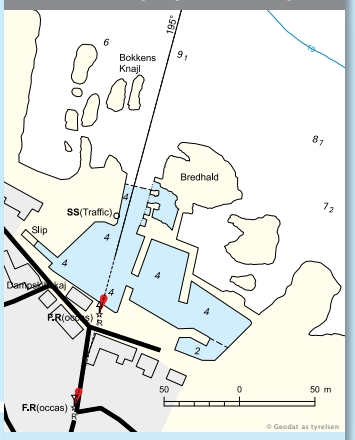
Hammer Odde
Osand Bugt
-Sandvig
Allinge-
159
158
Vang
Olsker
Tejn
Teglkås
Helligpeder
Rulsker
Hasle
159
Bagaå
Muleby
Sorthat
Muleby
Nyker
Arsballe
Blykobbe
159
Hvideodde
Næbbebugt
RØNNE
Knudsker
Vestermarie
38
159
Mølle Bugt
Nylars
Lobbæk
Aakir
Arnager
Sose Odde

Port Allinge



Dobrze osłonięty port. Także dla jednostek o większym zanurzeniu. Głębokość w basenie: do 4,5 metra. Gdy wieje silny wiatr od morza, dok wewnętrzny jest odgradzany od zewnętrznego.

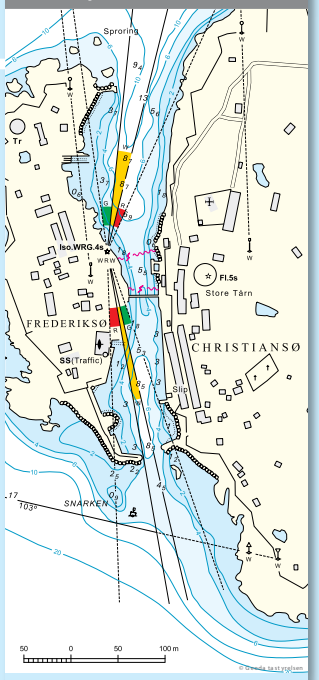
Wschodnia przystań Gudhjem



Główny port w Gudhjem wydrążony w granitowych skałach. Głębokość w trzech głównych basenach: 4 metry. Gdy wieją silniejsze wiatry od morza, brama portowa odgradza wewnętrzne baseny.

Christiansø

Przystań Christiansø

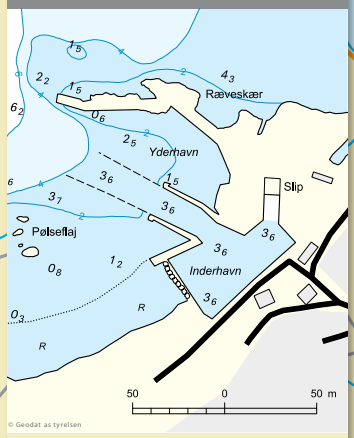


Port leży 10 mil od Bornholmu między wyspami Christiansø i Frederiksø. Są one połączone mostem dla pieszych. Jachty cumują w głębszym i lepiej osłoniętym basenie południowym (do północnego zawijają statki turystyczne). Głębokość przy kei wyspy Christiansø: 3 metry. Cumujemy burtą do nabrzeża lub do innego jachtu.

Przystań Listed

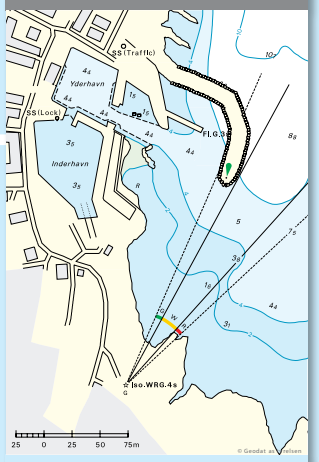
Kameralny spokojny port z pięcioma niewielkimi basenami, które zapewniają dobrą osłonę przed wiatrami ze wszystkich kierunków. Głębokość: 2,8 metra.

Zachodnia przystań Gudhjem



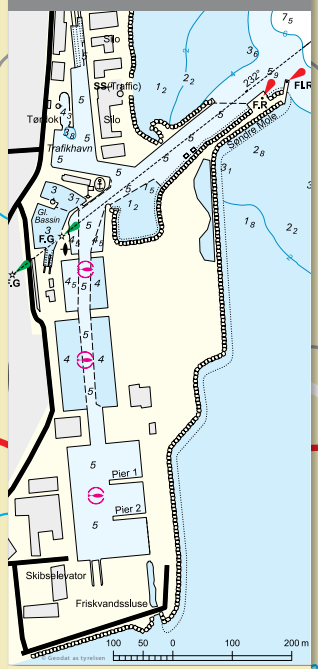
Gudhjem ma dwie przystanie. Powstały ponad sto lat temu, by umożliwić dostęp do osady bez względu na kierunek wiatru. Przystań zachodnia (Nørresand) stanowi uzupełnienie portu głównego. Głębokość w basenie: 3,6 metra.

Port Svaneke



Najdalej na wschód wysunięta miejscowość Danii. Głębokość w basenie zewnętrznym: 4,4 metra. Głębokość w basenie wewnętrznym zamykanym dwuskrzydłowymi wrotami: 3,5 metra.

Port Nexø



Największy port rybacki na wyspie i pierwsza przystań na szlaku żeglarzy przybywających z Polski (54 mile z Kołobrzegu). Jachty cumują w środkowym basenie, który leży na wprost toru podejściowego. Głębokość: 3 metry.

Przystań Aarsdale

Aarsdale leży zaledwie dwie mile morskie na południe od Svaneke. Głębokość w basenie wewnętrznym: 3 metry. Głębokość w basenie zewnętrznym: 2,5 metra. Charakterystycznym obiektem jest biały młyn z 1877 roku.

Salene Bugt
Gudhjem
Melsted
Bølshavn
Listed
Østermarie
Svaneke
Frenneodde
Årsdale
Ølene
Nexø
Balka
Snogebæk
Salthammer Odde
Broens Odde
Grødby
Pedersker
Boderne
Raghammer Odde
Øster Somarken
Ålhammer Bugt
Dueodde
158
38

WIATR

Jak sprawdzić i odebrać jacht czarterowy

Bavaria 37 w Grecji (Morze Jońskie). Popularny jacht w czarterowych flotach. Fot. Krzysztof Olejnik

Przed sezonem czarterowym przedstawiamy poradnik Piotra Siedlewskiego, kapitana który na czarterowych jednostkach przemierzył setki mil. Materiał oparto na doświadczeniach zebranych na typowych jachtach morskich pływających w czarterowych flotach.

***

Na początku kontrolujemy klapy zejściówki, sprawdzamy zamki oraz kluczyki do jachtu. Wszystkie otwierające się okna i bulaje. Sprawdzamy też stan uszczelek, zawiasów i zamknięć. Niektóre luki mają wysuwane moskitiery i zasłony przeciwsłoneczne. Czy są w dobrym stanie? Sprawdzamy materace, zwracając uwagę na zabrudzenia, rozdarcia i przypalenia. Gdy trafiamy na zawilgocone miejsce, warto strumieniem wody skontrolować szczelność pokładu. To okazja do sprawdzenia węża i złączek do kranów. Testujemy też drożność odpływów kokpitowych.

Wiele ważnych elementów wyposażenia znajduje się w kabinach, w bakistach, pod kojami i pod podłogami. Zanim załoga rozłoży swój dobytek, sprawdzamy, co się tam kryje. Pamiętajmy też, że na jachtach czarterowych powinny być instrukcje do wszystkich instalacji.

Wyposażenie pokładu

Przechodząc z rufy na dziób, sprawdzamy stójki, kosze i linki sztormrelingu. Zwracamy uwagę na ich gniazda pokładowe oraz ewentualne uszkodzenia linek w miejscach przechodzenia przez stójki. Dokładnie kontrolujemy mocowanie linek do koszy (szybkozłącza, zawleczki, sworznie, ściągacze). Sprawdzamy też śruby w drabince kąpielowej oraz jej połączenie z rufą. A także zawiasy i zamknięcia w bakistach. Zerknijmy na pokład i burty, szukając rys, pęknięć i innych uszkodzeń. Zwróćmy też uwagę na wychodzące z pokładu przewody, złącza świateł nawigacyjnych i anten. Część podwodną kadłuba możemy sprawdzić kamerą GoPro na wysięgniku, zwracając szczególną uwagę na ster i płetwę balastową.

Instalacje wodne

Sprawdzamy działanie zaworów burtowych i dennych odcinających instalacje. Każda toaleta, zlewozmywak, umywalka, instalacja zęzowa i chłodzenie silnika to od jednego do dwóch zaworów. Pamiętajmy, że uszkodzenie instalacji grozi zalaniem jachtu. Zęza powinna być sucha i czysta, woda może znajdować się jedynie w studzience ssaka pompy zęzowej. To okazja by przetestować działanie pompy elektrycznej i ręcznej. Można wlać do zęzy wiadro wody i wypompować ją. Wylot instalacji zęzowej jest zazwyczaj ponad linią wodną w części rufowej jachtu. Na wielu łodziach znajdziecie też przenośną pompę ręczną (na każdej powinno być także wiadro).

Podniesienie podłóg pozwala odszukać echosondę i prędkościomierz, najczęściej są pod podłogą kabiny dziobowej. Przyczyną ewentualnego braku sygnału na przyrządach może być uszkodzenie kabla lub zaśniedzenie kostek. Przy okazji sprawdzamy stan śrub i sworzni balastowych. Nie powinno tu być żadnych luzów, laminat i żelkot wokół śrub nie może być popękany. Jeśli jesteśmy przy sondzie, od razu pytamy o kalibrację. Pokazuje głębokość od kila, od dna, czy może od powierzchni wody?

Instalacja słodkiej wody

Instalacja słodkiej wody to zbiorniki, bojler grzewczy, pompy, filtr, przewody, zawory rozdzielające wodę oraz krany z zaworami. Oceniamy pracę zaworów i pomp zasilających przy umywalkach i zlewach. Jeśli mamy pełne zbiorniki, a z kranów leci na przemian woda i powietrze, albo pompa pracuje po zamknięciu kranu, mamy zapowietrzoną lub nieszczelną instalację.

Instalacja gazowa

Butle gazowe mają osobne zewnętrzne bakisty. Sprawdzamy szczelność połączenia zaworu na butli z reduktorem. Drugi zawór powinniśmy znaleźć w kambuzie, przy kuchence. Sprawdzamy po kolei sprawność każdego z palników i piekarnika. Płomień powinien być jasnoniebieski. Po zgaszeniu płomienia (na przykład w wyniku podmuchu), palnik powinien być automatycznie odcięty od gazu. Kuchenka powinna mieć uchwyty przytrzymujące naczynia, blokadę drzwiczek piekarnika i blokadę całej kuchni w stałej pozycji. Jeśli nad kuchenką jest zasłonka, na czas rejsu lepiej ją ściągnąć.

Instalacja elektryczna

Na tablicy rozdzielczej włączamy oświetlenie wewnętrzne. W każdym pomieszczeniu kontrolujemy wszystkie punkty elektryczne. Odnajdujemy i sprawdzamy akumulatory. Na dużych jachtach znajdziemy akumulator startowy do silnika, serwisowy do świateł i nawigacji oraz akumulator do obsługi steru strumieniowego i windy kotwicznej. Akumulatory powinny być w szczelnym kwasoodpornym kontenerze, zabezpieczone pasami. Styki nie mogą być zaśniedziałe lub luźne. Napięcie w instalacji jachtowej, bez obciążenia, powinno wynosić prawie 13 V. Włączanie poszczególnych lamp w kabinach nie powinno powodować widocznego spadku natężenia światła. Odnajdujemy główny bezpiecznik 230 V i pytamy o zapasowy (warto mieć kilka zapasowych bezpieczników do różnych elementów instalacji).

Sprawdzamy przeznaczenie i funkcjonowanie każdego przycisku i wskaźnika na tablicy rozdzielczej. Zwracamy uwagę na główne włączniki 12V załączające akumulatory do poszczególnych sekcji. Uwaga! Wyłączenie akumulatora startowego w czasie pracy silnika spowoduje uszkodzenie alternatora. Większość jachtów ma przełącznik akumulatora serwisowego na instalację rozruchową, rozwiązanie to zabezpiecza nas na wypadek rozładowania akumulatora startowego. Włączniki akumulatorów często znajdują się w kabinach. Należy uczulić członków załogi, aby ich nie dotykać.

Przegląd silnika

Zdejmujemy pokrywy boczne w kabinach rufowych i podnosimy schody zejściówki. Zęza komory silnika powinna być sucha i czysta. Również okolice wyjścia wału z dna. Odnajdujemy wlew oleju silnikowego i bagnet pomiarowy (sprawdzamy poziom). Olej nie powinien być czarny, spalony. Również przy przekładni silnika, od strony wału, może być korek z miarką poziomu oleju. Jeśli silnik ma przekładnię typu S-drive, na korpusie powinien być korek wlewu oleju przekładniowego połączony z bagnetowym miernikiem.

W okolicy dna odnajdujemy zawór wlotowy zaburtowej wody chłodzącej oraz jej filtr. W większości silników woda zaburtowa nie schładza bezpośrednio silnika, ale płyn chłodzący. Tym płynem jest najczęściej słodka woda (ale nie zawsze). Jeśli silnik jest chłodzony płynem, to na jachcie powinien być pojemnik z zapasem. Korek wlewu płynu jest w górnej części silnika. Na ścianie komory silnika odnajdujemy zbiornik wyrównawczy z miarką poziomu. Uwaga! Nigdy nie otwieramy wlewu w wymienniku, gdy silnik jest gorący. Na wyposażeniu powinniśmy mieć butelkę z olejem do silnika, zapasowy olej do przekładni S-drive, pasek klinowy, filtry oleju i paliwa, wirnik pompy wodnej oraz uszczelki. Poza tym przydatne mogą być niezbędne klucze i śrubokręty, obejmy na przewody, metr przewodu paliwowego, lejek z filtrem, kanister z olejem napędowym i wspomniany płyn chłodzący.

Pytamy o pojemność zbiornika paliwa. O maksymalne obroty bezpieczne dla silnika oraz o obroty najbardziej ekonomiczne. A także o sposób włączania i wyłączania silnika, gdy przycisk startowy nie zadziała. A także o konstrukcję śruby (lewoskrętna czy prawoskrętna).

Na przewodzie paliwowym, między zbiornikiem a silnikiem, powinien być zainstalowany łatwo dostępny zawór odcinający (ważny w razie pożaru). W protokole przejmowania jachtu warto wpisać motogodziny podane na zegarze. Pamiętajmy, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić czy woda z układu chłodzenia wydostaje się ▶

EPROPULSION

Innowacyjne
silniki elektryczne
SPIRIT 1.0

- bardzo cichy - **max 60dB**
- bezszczotkowy silnik 1kW ~3PS
- płynna regulacja obrotów
- wersja z rumplem lub bez
- nietonący akumulator Li-Po 1018 Wh
- sterowanie pilotem (tylko w modelu bez rumpla)

W naszej stałej ofercie:

- Silniki NAVY 3.0 i 6.0 (3kW i 6kW)
- Silniki 300W do kajaków, kanu, SUP
- Nowoczesne akumulatory Li-Io
- Pędniki POD na bazie SPIRIT 1.0 lub NAVY 3.0

GLOBTECHNIC

rafal@globtechnic.pl
T: 512 192 324
www.globtechnic.pl
www.epropulsion.com

NAWIĄŻEMY WSPÓŁPRACĘ Z REGIONALNYMI DEALERAMI

za burtę. Podczas rejsu silnik powinien być uruchamiany codziennie, choćby po to, by doładować akumulatory.

Jeśli śruba jest składana, do jej rozłożenia często trzeba użyć dużych obrotów. W protokole przejmowania jachtu warto wpisać motogodziny podane na zegarze. Pamiętajmy, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę.

Urządzenie sterowe

Kołem wykonujemy maksymalny obrót w lewo i w prawo, aż do wyczucia oporu. Oznaczmy położenie steru w pozycji „zero". W rufowej części dna kokpitu jest zakręcana klapa, pod którą odnajdujemy końcówkę trzonu steru. W bakiście powinien być rumpel awaryjny. Sprawdźmy jak się go montuje i używa. Warto wiedzieć jak jest skonstruowany układ przekazywania napędu. Często zamiast klasycznych sterociągów jest pompa hydrauliczna napędzająca siłownik. Wówczas na wyposażeniu powinien być pojemnik z zapasowym płynem hydraulicznym.

Ster strumieniowy

Po odłączeniu zasilania zewnętrznego 230V i włączeniu silnika, sprawdzamy działanie śruby w dziobowym tunelu. Litera „L" lub kolor czerwony na przycisku – dziób jest odrzucany w lewo. Litera „R" lub kolor zielony – dziób idzie w prawo. Najczęściej przy stanowisku nawigacyjnym lub w kabinie rufowej jest włącznik akumulatorów i bezpiecznik przeciążeniowy. Powinniśmy też znaleźć bezpieczniki od steru i windy.

Wyposażenie przeciwpożarowe

Odnajdujemy gaśnice i sprawdzamy czy mają ważny atest. Odszukujemy koc gaśniczy i toporek. W pokrywach komory silnika i w schodach są zaczopowane otwory, do których wkładamy wyloty gaśnic w czasie akcji gaszenia silnika (całkowite otwarcie pokryw może spowodować podsycenie ognia).

Kotwica, łańcuch i winda kotwiczna

Pytamy o długość łańcucha. Sprawdzamy sposób połączenia łańcucha z kotwicą i okuciem w komorze. Warto opuścić całą długość łańcucha, by sprawdzić czy nie jest poskręcany. Jeśli odcinki łańcucha nie są oznaczone, warto samemu przymocować co pięć metrów kawałek taśmy. Kontrola windy elektrycznej polega na wypróbowaniu pilota po odłączeniu zasilania 230V i włączeniu silnika. Trzeba też sprawdzić ręczne zwalnianie windy łańcucha (bardzo ważna rzecz w przypadku wyczerpania akumulatorów lub awarii silnika windy). Często jachty mają płytką komorę kotwiczną – wówczas w czasie wybierania łańcucha musimy robić przerwy na rozrzucenie tworzącego się stożka. Pod pokrywą komory powinien być handszpak lub korba do windy. W kokpitowej bakiście odnajdujemy drugą kotwicę (najczęściej Danfortha) z 10-metrowym odcinkiem łańcucha i liną (sprawdzamy łączenia).

Środki ratunkowe i sygnalizacyjne

Sprawdzamy czy tratwa ratunkowa jest połączona z jachtem linką do uruchamiania. Zapoznajemy się z opisem. Zwracamy uwagę na datę atestowania tratwy i zwalniaka hydrostatycznego. Przeglądamy wszystkie kamizelki ratunkowe i pasy asekuracyjne. Sprawdzamy stan pasków, karabińczyków, klamer i dopasowujemy kamizelki dla wszystkich członków załogi.

Kontrolujemy zamocowane kół ratunkowych i możliwość ich szybkiego użycia. Testujemy pławkę świetlną – po ustawieniu żarówką do góry powinna się zaświecić. Sprawdzamy przymocowanie pławki do koła. Przeglądamy wszystkie środki pirotechniczne, sprawdzając ich stan i datę przydatności. Zapoznajemy się ze sposobem uruchamiania radiopławy EPIRB i pytamy o datę ostatniego testowania baterii.

Sprawdzamy działanie rogu mgłowego. Odnajdujemy szperacz, kule, stożki sygnalizacyjne i latarkę oraz zapasowe świeże baterie. Sprawdzamy czy działają światła nawigacyjne oraz czy mamy zapasowe żarówki. Kontrolujemy mocowanie reflektora radarowego. Klasyczny prostopadłościenny reflektor powinien być zamontowany na sztywno, w pozycji „łapiącej deszcz", natomiast reflektory rurkowe – pionowo po obu burtach (zawsze im wyżej, tym lepiej). Nie liczmy na to, że ktoś zauważy nas na swoim radarze, jeśli nasz reflektor będzie zainstalowany na achtersztagu, tuż nad głową sternika.

Piotr Siedlewski.

Żagle i olinowanie

Rozwijamy żagle. Jeśli na jachcie są żagle sztormowe, pytamy jak się je stawia. Testujemy refowanie, zwijanie, zrzucanie, kontrolujemy też liny rolerów. Długość liny rolera powinna pozwolić na ciasne zwinięcie foka na profilu i parokrotne owinięcie na nim szotów. Zapoznajmy się ze sposobem zrzucania żagla w przypadku awarii rolera. Przy okazji kontrolujemy działanie blokad, knag, kabestanów i korb.

Ważnym krokiem jest sprawdzenie olinowania stałego oraz ściągaczy i ich zabezpieczeń. Na koniec przeglądamy resztę osprzętu: odbijacze, cumy, bosak. Sprawdzamy ponton z dulkami, wiosłami i pompą. Zaglądamy do skrzynki z narzędziami, do apteczki, kontrolujemy wyposażenie podstawowych zestawów naprawczych do elektryki, żagli, pontonu oraz instalacji gazowych i wodnych.

Nawigacja i łączność

Włączamy GPS i sprawdzamy czy wskazuje prawidłowe współrzędne. Sprawdzamy czy mapy elektroniczne obejmują obszar naszej żeglugi. Jeśli mamy ploter, sprawdzamy w jakich jednostkach wyświetlana jest głębokość. Jeżeli mamy UKF z DSC – kontrolujemy czy wyświetla pozycję z GPS. Wyjaśniamy załodze do czego służy przycisk *Distress* i przestrzegamy wszystkich przed jego przypadkowym włączeniem.

Przed wypłynięciem z portu testujemy nawiązywanie łączności. Ważne jest sprawdzenie numeru MMSI wpisanego w DSC (czy się zgadza z numerem zapisanym w dokumentach jachtu). Przy UKF zawieszamy kartkę z numerem wywoławczym i nazwą jachtu, jego wymową w MKS, a także numer MMSI i numer telefonu do lokalnego SAR. Sprawdzamy mapy, locje, spisy oraz dokumenty jachtu. Jeśli mamy zainstalowane i działające urządzenie AIS, powinniśmy zobaczyć nasz jacht na stronie Marine Traffic lub na ploterze innej jednostki wyposażonej w odbiornik AIS. Kontrolujemy też wskazania kompasów – głównego i namiarowego, a także działanie lornetki.

Piotr Siedlewski

PIOTR SIEDLEWSKI. Kapitan jachtowy i instruktor PZŻ. Pływa po Bałtyku, Morzu Egejskim, Adriatyku, Morzu Północnym i Atlantyku. Odwiedzał też Karaiby i Nowa Zelandię. Był oficerem na „Gedanii" i Pogorii". Szkoli żeglarzy w klubie Navigare w Poznaniu.

Salon: po lewej jadalnia, po prawej kambuz i sterówka.

FOT. JÉRÔME KELAGOPIAN

Łóżko w kabinie armatorskiej.

Merry Fisher 1095 pędził podczas testu z prędkością 37 węzłów.

Merry Fisher 1095.

Nowy jacht stoczni Jeanneau

Najnowszy jacht francuskiej marki Merry Fisher to największa łódź z tej popularnej linii (całkowita długość: 10,5 metra). Tak jak wszystkie pozostałe – napędzana jest silnikami przyczepnymi. Podczas styczniowych targów w Düsseldorfie nowa konstrukcja była tak oblegana przez targowych gości, że dokładne zwiedzanie musiałem przełożyć na później. Test łodzi przeprowadziliśmy u wybrzeży Cannes w połowie marca, podczas tygodnia testowego Jeanneau.

Francuska firma od kilku lat przekonuje nas, że łodzie marki Merry Fisher to już nie są jednostki wędkarskie, ale wygodne jachty rodzinne. Oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, by z nich wędkować, ale z pewnością nie ten rodzaj aktywności był inspiracją dla projektantów (dla wędkarzy stocznia przygotowuje łodzie z linii MF Marlin). Nowy Merry Fisher 1095 to przede wszystkim duży, wygodny i stosunkowo niedrogi rodzinny cruiser. Ma elegancką nowoczesną sylwetkę, duże okna w burtach, spory pokład dziobowy z materacem, obszerny kokpit z wygodną kanapą i stołem oraz platformy kąpielowe.

Na jacht możemy wejść z rufowej platformy, najlepiej z prawej, bo po tej stronie jest wejście do kokpitu. Nadbudówka, podobnie jak w wielu łodziach stoczni Jeanneau, jest przesunięta na lewą burtę. Dzięki temu na prawej mamy wygodny szeroki korytarz prowadzący na pokład dziobowy. Po tej stronie łodzi są także dodatkowe drzwi i przejścia. Do kokpitu prowadzą drzwiczki burtowe – ułatwiają zaokrętowanie, gdy stoimy long side. A do kabiny możemy wejść przez boczne przesuwane drzwi w nadbudówce (przy sterówce).

W kokpicie całą lewą stronę zajmuje kanapa otaczająca składany stolik. Po obniżeniu stołu i rozłożeniu dodatkowego materaca, niemal cały kokpit staje się dużym łóżkiem.

Do salonu prowadzą przesuwane drzwi. Na prawej burcie jest kambuz z blatem roboczym, jednokomorowym zlewem, lodówką i dwupalnikową kuchenką gazową. Jest też miejsce na mikrofalówkę. Po lewej mamy część gościnną z dużym stołem i dwoma dwuosobowymi kanapami. Oparcie przedniej kanapy jest przekładane, więc można tu usiąść także przodem do kierunku jazdy. Stół w salonie jest opuszczany – powstaje tu dodatkowe dwuosobowe łóżko. To rozwiązanie znamy z wielu innych łodzi, także z fisherów, ale czy będziemy z niego korzystać na pokładzie MF 1095? Chyba tylko w wyjątkowych sytuacjach, bo przecież łódź ma aż trzy dwuosobowe kabiny. Armatorska z dwuosobowym szerokim łóżkiem jest pod pokładem dziobowym. Dwie gościnne – na prawej i na lewej burcie. Kabina po prawej stronie jest znacznie niższa, zapewne zamieszkają w niej najmłodsi członkowie załogi. Może także pełnić funkcję magazynu lub garderoby podczas dłuższej podróży. Jest tam nawet miejsce na dodatkową lodówkę. Mieszkańcy wszystkich trzech kabin korzystają ze wspólnej łazienki z dużą kabiną prysznicową. Znajduje się na lewej burcie, między kabiną armatorską a gościnną.

Podczas naszego testu na łodzi było sześć dorosłych osób i każda znalazła dla siebie wygodne miejsce. Jacht napędzany był dwoma przyczepnymi silnikami, każdy o mocy 300 KM. To najmocniejszy zestaw dla tej jednostki. Pozwolił nam rozpędzić łódź do prędkości 37 węzłów (przy maksymalnych obrotach 5800 rpm). Na osiągnięcie tej prędkości potrzebowaliśmy zaledwie 18 sekund. Na wprowadzenie jachtu w ślizg – sześciu sekund. Jak na rodzinny jacht to całkiem dobre rezultaty. Spalanie przy maksymalnej prędkości wynosiło po 100 l/h na każdy silnik. Komfortowa prędkość podróżna to około 28 węzłów (obroty 4000, 4500 rpm). Tu zużycie paliwa było prawie o połowę niższe.

Stanowisko sternika jest wygodne. Widoczność dobra we wszystkich kierunkach, także przy dużych prędkościach i zwrotach. Poprawiłbym jedynie poszycie deski rozdzielczej, bo czarny połyskujący kokpit odbija słońce niczym lustro.

Jeanneau Merry Fisher 1095 to świetny rodzinny jacht w dobrej cenie. Nie oczekujmy atłasów i skórzanych foteli, ale możemy być pewni wygodnego noclegu i przyjemnej bezpiecznej podróży.

Arek Rejs

JEANNEAU MERRY FISHER 1095	
Długość	10,5 m
Szerokość	3,35 m
Zanurzenie	0,69 m
Waga (bez silników)	4638 kg
Zbiorniki paliwa	800 l
Zbiorniki wody	160 l + 100 l (opcja)
Kategoria CE	B8 / C10
Silniki	2 x 300 KM
Cena (bez silników)	od 97 000 euro netto

Colin Firth w roli Donalda Crowhursta. Ekranizacja dramatycznej historii sprzed lat

Colin Firth przygotowywał się do nowej roli, pobierając lekcje żeglarstwa.

Brytyjski film „Na głęboką wodę" zadebiutuje w polskich kinach w piątek 8 czerwca. Obraz przedstawia prawdziwą historię Donalda Crowhursta, uczestnika regat The Golden Globe, pierwszego okołoziemskiego wyścigu samotników. Reżyseria: James Marsh. W rolach głównych: Colin Firth i Rachel Weisz.

Claire i Donald Crowhurst tworzą szczęśliwe małżeństwo. Mają troje dzieci. Gdy rodzinny biznes plajtuje, Donald decyduje się na ryzykowny krok. Chce zapewnić byt rodzinie, więc postanawia wziąć udział w żeglarskim wyścigu dookoła świata. Za wszelką cenę chce osiągnąć sukces, którym zasłuży na podziw najbliższych. Wspierany przez ukochaną żonę i kibicujące mu dzieci, wyrusza w niebezpieczną podróż. „Historia Donalda Crowhursta to niezwykła i porywająca opowieść o człowieku, który wybrał się na morze oraz o jego rodzinie, która musiała zostać na lądzie. Scott Burns napisał wspaniały scenariusz, który dociera do samego sedna mitu Crowhursta, w ludzki i pełen współczucia sposób" – powiedział reżyser James Marsh.

Dramatyczna pogoń po sławę i nagrodę.

By zachęcić was do odwiedzenia kin, przypominamy historię Crowhursta. Dlaczego świat zapamiętał człowieka, który nic nie wygrał i nigdzie nie dopłynął?

W 1968 roku kilku żeglarzy przygotowywało się do rejsu dookoła świata bez zawijania do portów. Inspiracją dla śmiałków była wyprawa Sir Francisa Chichestera, który rok wcześniej opłynął świat z jednym przystankiem. Do akcji wkroczyła redakcja brytyjskiego „The Sunday Times". Powołano komitet pod przewodnictwem Chichestera i ruszyła maszyna nazwana The Golden Globe. Zapowiadały się niezwykłe i dość nietypowe regaty. Uczestnicy mogli wystartować między 1 czerwca a 31 października z dowolnego portu na Wyspach Brytyjskich leżącego powyżej 40 stopnia szerokości geograficznej północnej. Rejs należało ukończyć w tym samym porcie po opłynięciu świata wokół trzech przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Oczywiście zabroniona była pomoc z zewnątrz. Ufundowano dwie nagrody: dla żeglarza, który pierwszy ukończy pionierski rejs oraz dla skippera, który dokona tego w najkrótszym czasie (można było zdobyć oba trofea). Nagrody w wysokości 5 000 funtów (w tamtych czasach spora kwota) budziły wyobraźnię.

Rachel Weisz w roli żony żeglarza.

Wystartowało dziewięciu mężczyzn. Byli wśród nich wytrawni żeglarze, jak Alex Carozzo, Bernard Moitessier i John Ridgway. Ale nie brakowało też debiutantów. Ostatniego dnia na trasę wypłynął Donald Crowhurst, brytyjski przedsiębiorca, żeglarz amator z południa Anglii. Nie miał dużego doświadczenia, żeglował jedynie rekreacyjnie. Do regat The Golden Globe przystąpił z powodu problemów finansowych. Jego biznes podupadł. Ratunkiem miała być nagroda za zwycięstwo w wyścigu, a premią – sława, której bardzo pragnął.

Wypłynął trimaranem „Teignmouth Electron", jachtem wzorowanym na łodzi „Victress", która także uczestniczyła w wyścigu (za sterem stał Nigel Tetley). Jednostki Crowhursta nie sprawdzono w trudnych warunkach. Jacht był niedoinwestowany i miał spore braki w wyposażeniu. Początkowo Donald konsultował przygotowania z projektantem Arthurem Pivotem, ale ten wkrótce wypadł za burtę podczas jednego z rejsów i utonął. Brytyjczyk został sam. Pozyskany sponsor (angielski region Teignmouth) oczekiwał rozgłosu, czyli ukończenia wyprawy na wysokiej pozycji. Ale nie ingerował w przygotowania i nie weryfiko-

wał ich poprawności. Działania Crowhursta były chaotyczne – nie miał ani planu, ani dużych pieniędzy. Pomagali mu znajomi i sąsiedzi. Żeglarz nie był pewien, czy w ogóle zdąży wypłynąć.

Próbny rejs z Norfolk do Devon miał trwać trzy doby, ale przeciągnął się do ponad dwóch tygodni. Okazało się, że jacht jest nieprzygotowany do wokółziemskiej wyprawy. Trimaran nie chodził ostro na wiatr, ledwo zdobywał wysokość na halsówce. Żagle były słabe i nie tworzyły kompletnego zestawu na długą trasę. Przed rejsem Crowhurst przyznał żonie, że jacht nie jest gotowy, ale mimo to popłynie po zwycięstwo.

Po starcie okazało się, jak wielu rzeczy brakuje na pokładzie. Najbardziej dotkliwy okazał się brak rur odprowadzających wodę z cieknącego trimarana, co zmuszało żeglarza do pracy z wiadrem. Po dwóch tygodniach rejsu Crowhurst uznał, że nie ma szans na zwycięstwo, więc postanowił wdrożyć plan awaryjny. Zaczął prowadzić podwójną nawigację i dwa dzienniki jachtowe. W tym oficjalnym notował długie codzienne przeloty i brak awarii, w prawdziwym znalazły się zapisy o walce z przeciekającym jachtem. Katamaran bardzo ciężko pracował na fali, żagle nie gwarantowały prędkości i bezpiecznej żeglugi. W końcu woda zalała jachtową elektronikę. Crowhurst zdołał naprawić radiostację, ale nie podjął kontaktu z brzegiem. Postanowił nie opuszczać Atlantyku, sfałszować swój rejs i w sprzyjającym momencie ujawnić się jako jeden z liderów.

W tamtych czasach brak kontaktu z lądem był łatwy do wytłumaczenia, toteż nie budziło to wątpliwości organizatorów. Anglik przekroczył równik, a później umiejętnie fabrykował swoje codzienne pozycje. W tym wirtualnym wyścigu systematycznie odrabiał straty do prowadzącego Robina Knox-Johnstona. Aby jednak ten plan się powiódł, Crowhurst musiał się uwiarygodnić, dlatego w końcu znów zaczął nadawać przez radio meldunki z trasy. Na początku stycznia 1968 roku, będąc na wysokości brazylijskiego Salvadoru, meldował, że żegluje w czterdziestkach. Pod koniec stycznia informował, że jest na Oceanie Indyjskim, choć w rzeczywistości kluczył po Atlantyku. W połowie lutego podjął decyzję, by stanąć w porcie i dokonać napraw. By jego mistyfikacja nie wyszła na jaw, wybrał maleńki argentyński port z dala od skupisk ludzkich. Miejscowi nie znali angielskiego i nie wiedzieli, co zrobić z tajemniczym przybyszem. Postanowili więc skontaktować się z Buenos Aires. Gdy Crowhurst zrozumiał, co się dzieje, uciekł na morze, nie meldując swego wypłynięcia. Płynął na południe, aż w okolice Falklandów, a następnie rozpoczął żeglugę powrotną na północ.

Kolejny raz wznowił łączność 5 kwietnia. Zameldował, że minął Horn i pobił wszelkie istniejące rekordy prędkości. To wzbudziło pierwsze wątpliwości, bo Crowhurst nic nie mówił o uszkodzeniach na jachcie, a tymczasem rywale nieustannie borykali się z problemami technicznymi. Knox-Johnston minął równik 19 stycznia, a Moitessier 2 lutego. Według relacji Crowhursta, żeglował on na czwartej pozycji, bo do czołówki dołączył Nigel Tetley. Nigel wiedział, że ma szansę na zwycięstwo, więc wyciskał z jachtu wszystkie moce. Niestety jego „Victress" tego nie wytrzymał – kadłub się rozpadł i żeglarz nie ukończył wyścigu.

Donald Crowhurst.

Crowhurst zaczął się obawiać, że jeśli jego wynik na mecie będzie zbyt dobry, wielu nabierze podejrzeń. Rejs Brytyjczyka skupiał na sobie coraz większą uwagę. Na początku czerwca Crowhurst przekroczył równik. Zmęczony zaczął się gubić w planach, a jego stan psychiczny stawał się coraz gorszy. Wreszcie nie wytrzymał rosnącego napięcia i wyskoczył za burtę (prawdopodobnie 1 lipca, bo tego dnia kończą się wpisy w dzienniku). Dryfujący po oceanie jacht odnaleziono po kilku dniach. Były na nim nieuporządkowane dokumenty, dzienniki jachtowe oraz mapy z dwoma trasami.

Do mety dopłynął tylko jeden żeglarz: Robin Knox-Johnston. Zwycięstwo w obu kategoriach było dla niego przepustką do wielkiej kariery. Johnston przekazał nagrodę finansową wdowie po Donaldzie. Tym gestem zyskał sobie uznanie Brytyjczyków. Nigel Tetley dostał od organizatorów nagrodę pocieszenia, ale nie pogodził się z porażką i pogrążony w depresji popełnił samobójstwo.

Trimaran „Teignmount Electron" zmieniał właścicieli i żeglował aż do początku lat 90. Kilka lat temu odnaleziono jego wrak na Kajmanach. Do dzisiaj istnieją dwa inne jachty uczestniczące w The Golden Globe: „Suhaili" wciąż należy do Robina Knox-Johnstona, stoi w Falmouth jako depozyt muzealny. „Joshua" po generalnym remoncie jest częścią ekspozycji Muzeum Morskiego w La Rochelle.

Marek Słodownik

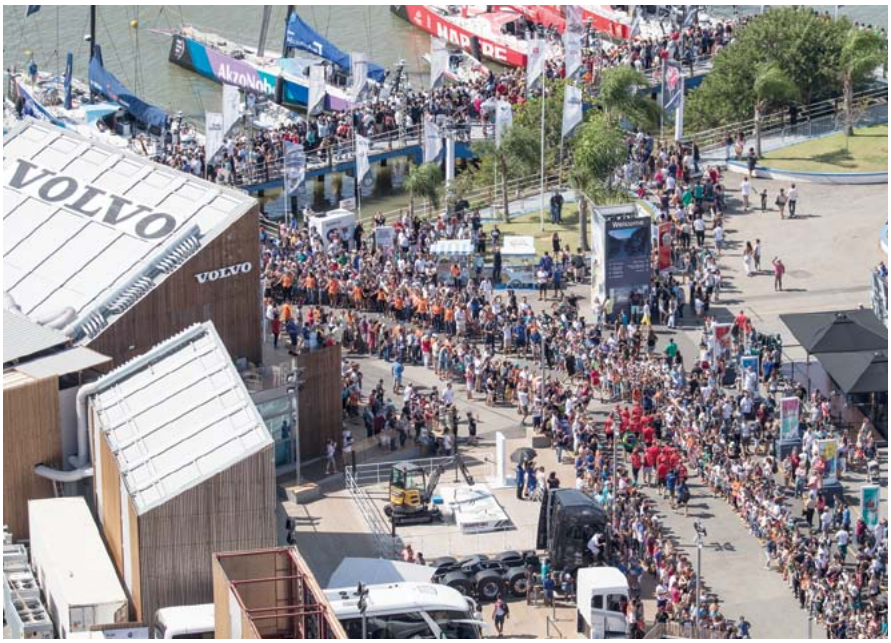
Trimaran „Teignmouth Electron". Fot. The Times Newspapers

Volvo Ocean Race, czyli Mount Everest sportowego marketingu

Flota Volvo Ocean Race u wybrzeży Alicante. Fot. Piotr Pajdowski (3)

Kontener promocyjny ekipy Mapfre...

...i załogi AkzoNobel.



FOT. AINHOA SANCHEZ

Wioska regatowa w Itajaí (Brazylia). Kibice żegnają zawodników przed ósmym etapem.

Volvo Ocean Race to jedna z najlepiej relacjonowanych imprez sportowych świata. W Alicante komentatorem wyścigów portowych i startu do etapu oceanicznego był Andy Green, uczestnik America's Cup. Przekazy prasowe i newsy przygotowuje grupa doskonałych fotoreporterów i dziennikarzy. Dzięki nim wiemy wszystko, co się wydarzyło na morzu i na lądzie. Jesteśmy w centrum najważniejszych wydarzeń (starty, finiszowe mile, wyścigi portowe) relacjonowanych na żywo na stronie www.volvooceanraces.com. Tam też dostępne są codzienne doniesienia, zdjęcia i wypowiedzi. Sporo się dzieje również w mediach społecznościowych: Facebook, Twitter, Instagram (na profilach zespołów, zawodników oraz na kontach regat).

Niedawno opublikowano film o kulisach pracy ekipy filmowej na przylądku Horn. Wpierw dotarli do Puerto Williams. Stamtąd popłynęli statkiem, który na pokładzie miał lądowisko dla śmigłowców. Helikopter przerzucił ich na wyspę Diego Ramírez (160 km od Hornu). Następnie wylądowali nieopodal latarni Cape Horn, gdzie kilka godzin czekali na pierwszą łódkę zbliżającą się do przylądka. Gdy dostali wiadomość, że nadpływa Team Brunel, znów wzbili się w powietrze, by zrobić zdjęcia i nakręcić filmy. Po selekcji obrazów i montażu wideo, do centrali w Alicante wysłano 10 kadrów i film o długości 45 sekund.

Także na pokładach jachtów materiały zbierane są przez całą dobę. Żeglarze pracują w dwóch czteroosobowych wachtach, ale z tej służby wyłączone są dwie osoby – nawigator i pokładowy reporter odpowiadający za robienie zdjęć, produkcję filmów i obsługę drona (reporter nie może się angażować w inne prace pokładowe). W tej elitarnej grupie jest jedna kobieta – Jen Edney z USA, żeglarka i podróżniczka nazywana *water baby*, uznany fotograf specjalizujący się w sportach wodnych. Pismo „National Geographic" zaliczyło ją do grupy dziewięciu kobiet fotografów „przekraczających granice".

Organizatorzy Volvo Ocean Race przeprowadzili dla reporterów cykl szkoleń z bezpieczeństwa, obsługi urządzeń na łódce, obsługi sprzętu, który dostali do dyspozycji, a także z polityki informacyjnej i wymagań dotyczących codziennych relacji. Na pokładach są także kamery oraz mikrofony – obraz i dźwięk trafia do sztabu w Alicane. Podczas całej poprzedniej edy-

Kibice na ogromnym molo w Itajaí.

Śmigłowce towarzyszą reporterom i zawodnikom na każdym etapie regat. Fot. Ainhoa Sanchez (2)

cji Volvo Ocean Race z pokładów łodzi wyemitowano filmy o łącznej długości 4874 minut i wysłano 7760 zdjęć.

Produkcje filmowe z Volvo Ocean Race dostępne są w internecie oraz na antenach stacji telewizyjnych w 200 krajach. Poprzednią edycję regat śledziło łącznie 2,4 miliarda widzów. Jesienią ubiegłego roku wioskę w Alicante odwiedziło około 370 tys. osób (50 tys. więcej niż podczas inauguracji poprzedniej edycji).

Wioski regatowe w każdym z miast etapowych są identyczne. Każdy team ma swój pawilon – dyżurują w nim przedstawiciele ekip. Żeglarze pozują do zdjęć i chętnie odpowiadają na każde pytanie. Czasem można nawet postawić nogę na pokładzie. Gdy w Alicante wsiadłem na łódkę zespołu AkzoNobel, by wziąć udział w wyścigu z udziałem zaproszonych gości, rozpoczęliśmy od zerknięcia w każdy zakamarek kadłuba. Wnętrze jest surowe i puste. Każdy z załogantów ma taką samą torbę na rzeczy osobiste (waga: 20 kg). Torby leżą w części dziobowej i pełnią funkcję dodatkowego balastu. Naszą przewodniczką była Emily Nagel, najmłodsza uczestniczka tej edycji Volvo Ocean Race. Emily jest konstruktorem, w Pucharze Ameryki była w ekipie designerów SoftBank Team Japan. Ponieważ jest najmniejsza w załodze, została oddelegowana do przerzucania bagaży z burty na burtę w trakcie zwrotów.

Flota regat dotrze do Europy na przełomie maja i czerwca (port Cardiff w Walii). Na 10 czerwca zaplanowano start etapu do Göteborga w Szwecji. Natomiast na 21 czerwca – początek etapu do Hagi w Holandii. Ostatnim sportowym akcentem będzie wyścig portowy u wybrzeży Hagi zaplanowany na 30 czerwca. Warto śledzić te zmagania, bo Volvo Ocean Race to nie tylko regaty, ale także największa promocja żeglarstwa i walki o czystość oceanów. Dzięki zaangażowaniu organizatorów i nowoczesnym technikom przekazu, cały czas możemy być w centrum wydarzeń. Dzięki temu regaty Volvo Ocean Race są trzecią najpopularniejszą imprezą sportową świata (ustępują jedynie letnim igrzyskom olimpijskim i piłkarskiemu mundialowi).

Piotr Pajdowski

Piotr Pajdowski za sterem w załodze AkzoNobel podczas promocyjnych wyścigów.

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Piotr Stelmarczyk, Krzysztof Olejnik, Marek Karbowski.
PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza
WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

Lista punktów dystrybucji magazynu „WIATR" znajduje się w e-wydaniu.

Volvo Ocean Race.
Atlantycki rajd z Brazylii do Newport w USA

Team Brunel rozpoczyna walkę na trasie ósmego etapu regat. Fot. Ainhoa Sanchez

Zespół Mapfre dopłynął do mety siódmego etapu oceanicznego Volvo Ocean Race w drugą niedzielę kwietnia. Hiszpańska ekipa, po kłopotach z żaglem i masztem oraz po trzynastogodzinnej naprawie przeprowadzonej w zatoce nieopodal Hornu, zajęła w brazylijskiej miejscowości Itajaí piąte miejsce. Tym samym straciła prowadzenie w generalnej klasyfikacji. Na pierwszą pozycję awansował chiński zespół Dongfeng Race Team. Etapu nie ukończył zespół Sun Hung Kai / Scallywag. Ekipa reprezentująca Hongkong straciła na Pacyfiku załoganta (John Fisher wypadł za burtę i zaginął). Zespół najpierw doprowadził jacht do najbliższego portu w Chile, a później do Brazylii. Etapu nie ukończyła też drużyna Vestas 11th Hour Racing – ich łódź straciła maszt na południowym Atlantyku. Załoga dopłynęła do Falklandów. Tam postawiła tymczasowy krótki maszt. Rejs na awaryjnym takielunku do Itajaí trwał tydzień. Trzy dni później byli już gotowi do wyścigu portowego.

Fale atakują pokład zespołu Mapfre. Fot. Ugo Fonolla (2)

W In-Port Race wystartowało siedem ekip. Wygrała hiszpańska drużyna Mapfre, drugie miejsce zajął holenderski zespół AkzoNobel, a trzecie – chiński Dongfeng Race Team. W klasyfikacji generalnej wyścigów portowych na prowadzeniu umocnili się żeglarze z Mapfre (44 punkty), na drugiej pozycji był Dongfeng Race Team (39 punktów), a na trzeciej – AkzoNobel (33 punkty). Ta klasyfikacja może mieć spory wpływ na ostateczne łączne wyniki całych regat Volvo Ocen Race.

Podczas postoju floty Volvo Ocean Race w Itajaí wioskę regatową odwiedziło 450 tys. kibiców. Ósmy etap oceaniczny, do Newport na Rhode Island (USA), rozpoczął się w niedzielę 22 kwietnia. Na starcie stanęły wszystkie jachty, gdyż do rywalizacji wróciła ekipa Sun Hung Kai / Scallywag. Długość trasy: 5700 mil morskich. Z dużymi nadziejami na sukces wyruszyli Hiszpanie, którzy za wszelką cenę chcieli

Trym w strefie słabszych wiatrów.

odzyskać prowadzenie w klasyfikacji generalnej etapów oceanicznych. – Musimy ciężko pracować, by się podnieść, wykorzystać całą moc i wrócić na pozycję lidera – mówił Xabi Fernández, skipper Mapfre.

Ocean przywitał żeglarzy zmiennymi wiatrami. Wszystkie jachty płynęły dość blisko siebie – na tych samych halsach i na tych samych zestawach żagli. Po pierwszej dobie rywalizacji, ostatnia łódź traciła do liderującej zaledwie pięć mil. Ale po dziewięciu dniach żeglugi, gdy jachty wkraczały na północną półkulę, ta odległość wynosiła już ponad 156 mil. Stawce przewodził zespół Brunel, ale dwie inne ekipy – Dongfeng Race Team oraz Turn the Tide on Plastic – traciły zaledwie 12 mil. Załoga Mapfre znów miała kłopoty na pokładzie, zespół zmagał się z awarią zasilania elektrycznego i układu sterującego kilem. Żeglarze stawiani w roli faworytów całych regat znaleźli się w trudnej sytuacji.

Później jachty opuściły strefę słabych i zmiennych wiatrów. Pierwszy świeże podmuchy złapał Team Brunel. Pojawiła się jednak inna trudność: ogromne kępy wodorostów unosiły się tuż pod powierzchnią wody. – Czasami, szczególnie w nocy, łódź traciła nagle prędkość z 18 do 12 węzłów – mówił Bouwe Bekking z zespołu Brunel. – Musieliśmy organizować szybkie akcje, by pozbywać się chwastów z kila i sterów. Mamy na to patent, ale na razie go nie zdradzimy – dodał Bouwe.

W pierwszych dniach maja flota dotarła do strefy silniejszych wiatrów. W czwartek 3 maja prawie wszystkie jednostki pokonały w dobę ponad 500 mil. Łodzie żeglowały tym samym halsem, niemal w jednakowych warunkach wietrznych. Dlatego ważniejsze od strategii regatowej było utrzymanie optymalnej prędkości.

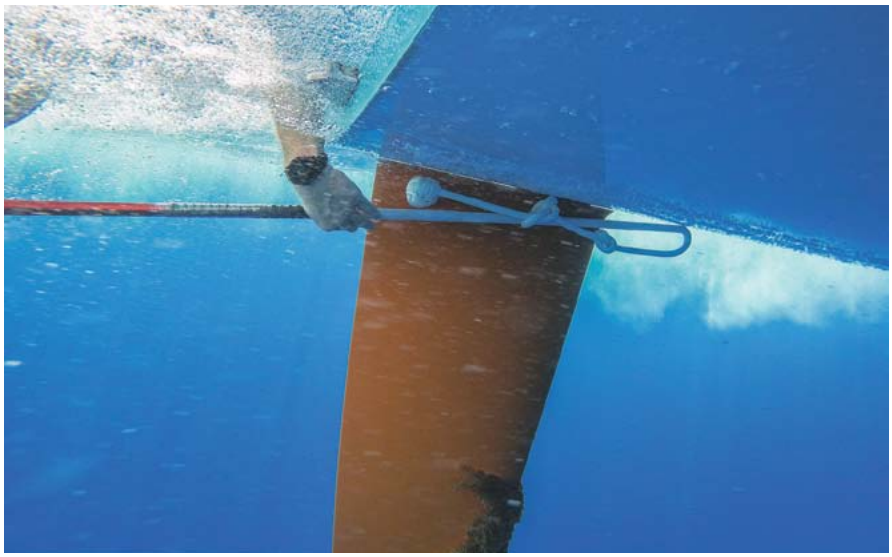
W piątek 4 maja zespół Brunel miał 12 mil przewagi nad Dongfeng Race Team. 24 godziny później ta przewaga dramatycznie spadła – wynosiła niespełna trzy mile. Obie łodzie żeglowały w zasięgu wzroku. Płynęły z wiatrem, pędząc z prędkością 25 węzłów.

Gdy meta była już blisko, zdarzyło się coś, czego chyba nikt się nie spodziewał w tym etapie. Do ataku niespodziewanie ▶

Blair Tuke i jego latająca zdobycz. Fot. Ugo Fonolla

Hiszpański zespół zmaga się z awarią zasilania elektrycznego i układu sterującego kilem. Fot. Ugo Fonolla

Wodorosty atakują. Zielsko zbiera Liz Wardley z załogi Turn the Tide on Plastic. Fot. Volvo Ocean Race



Sposób na zielsko Brada Farranda z ekipy AkzoNobel. Fot. Brian Carlin

Ostatnie metry we mgle. Za chwilę ekipa Mapfre skradnie rywalom zwycięstwo. Fot. Jesus Renedo (2)

włączyła się załoga Mapfre. Hiszpański zespół zaczął się przesuwać do przodu w momencie, gdy flota Volvo Ocean Race rozpoczęła halsowanie. W tej taktycznej rozgrywce, niezwykle emocjonującej, nieco pogubili się żeglarze z Dongfeng Race Team – spadli na trzecie miejsce. Na drugą pozycję przesunęła się załoga Mapfre. Na dodatek tuż przed samą metą ucichł wiatr, łodzie stały w miejscu i nawet zaczęły się cofać – najpierw w nocnych ciemnościach, później w porannej mgle. Ekipa Bouwe Bekkinga miała zaledwie 0,2 mili przewagi nad Mapfre. To były niezwykle trudne chwile pełne nerwów i poszukiwań strategii na ostatnie metry.

Wreszcie nadeszła delikatna poranna bryza i łodzie ruszyły z miejsca. Płynęły bardzo powoli po zupełnie płaskiej wodzie. Holenderska załoga pilnowała rywali z Mapfre niczym w match racingu. Tuż przed ostatnią boją wytyczająca drogę do mety, silniejszy podmuch wiatru złapał jacht hiszpański. I właśnie ten moment zadecydował, że Bouwe Bekking stracił prowadzenie i nie sięgnął po drugie z kolei etapowe zwycięstwo. Przebiegły lis Xabi Fernández wyprzedził starszego rywala i wygrał o włos.

Hiszpania świętuje triumf w Newport.

A przecież 300 mil przed metą był dopiero na piątym miejscu. Po szesnastu dniach na oceanie oba jachty dzieliła na mecie zaledwie minuta. – Nie mogę być szczęśliwszy. Chcieliśmy powrócić na czołowe lokaty w tym etapie, ale nie sądziłem, że możemy wygrać – powiedział – Xabi Fernández. Trzecie miejsce na ostatnich metrach wywalczył zespół Vestas 11th Hour Racing, spychając na czwartą lokatę Dongfeng Race Team.

Po ósmym etapie na pozycję lidera klasyfikacji oceanicznej powrócił zespół Mapfre (53 punkty). Na drugą pozycję spadła chińska załoga Dongfeng Race Team (50 punktów). Trzecie miejsce zajmuje Team Brunel (42 punkty). ■

Volvo Youth Sailing Team Poland, czyli młodzieżowa kadra PZŻ

Znamy nowy skład zespołu Volvo Youth Sailing Team Poland na sezon 2018. Firma Volvo Car Poland już czwarty rok wspiera młodzieżową kadrę Polskiego Związku Żeglarskiego. Co sezon do ekipy powoływani są utalentowani zawodnicy osiągający sukcesy w najważniejszych międzynarodowych regatach. Stypendia przeznaczane są na zakup sprzętu regatowego. Młoda drużyna Volvo może też liczyć na profesjonalny monitoring szkolenia i opiekę medyczną. Celem projektu jest wsparcie młodych żeglarzy nastawionych na sukces – takich, którym nie brakuje umiejętności, talentu, pracowitości i determinacji, by obrać kurs na igrzyska olimpijskie.

W tym roku do zespołu powołano 17 utalentowanych zawodników, medalistów mistrzostw świata i Europy, należących do czołowych żeglarzy w swoich kategoriach wiekowych. Oto Volvo Youth Sailing Team Poland 2018: Radosław Furmański (windsurfingowa klasa RS:X), Antonina Marciniak i Hanna Dzik (klasa 470), Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda (49er FX), Jakub Rodziewicz, Wojciech Klimaszewski (Laser Standard), Tymoteusz Cierzan i Katarzyna Piernicka oraz Maja Niemira i Oskar Niemira (klasa Nacra 15), Magdalena Kwaśna, Wiktoria Gołębiowska (Laser Radial), Wiktoria Lehmann i Maja Micińska (29er), Jakub Gołębiowski i Filip Szmit (420). ■

Radosław Furmański…

…i Magda Kwaśna podczas regat w Hyères. Fot. Jesus Renedo / Sailing Energy (2)

ME w trzech klasach olimpijskich podczas Volvo Gdynia Sailing Days

Mistrzostwa Europy w klasach 49er, 49er FX oraz Nacra 17 będą najważniejszym wydarzeniem tegorocznej edycji Volvo Gdynia Sailing Days. Nigdy dotąd nie rozegrano regat tak wysokiej rangi podczas gdyńskiej imprezy – na starcie staną najlepsze teamy z trzech konkurencji olimpijskich (mistrzostwa Europy klasy 49er gościliśmy już w Gdyni w 2010 roku). Dla uczestników imprezy będzie to ostatni sprawdzian przed mistrzostwami świata wszystkich klas olimpijskich w duńskim Aarhus. Organizatorzy spodziewają się przyjazdu około 400 zawodników z 30 państw. Do Polski zawitają między innymi brązowi medaliści igrzysk w Rio de Janeiro Erik Heil i Thomas Ploessel (Niemcy) oraz mistrzowie świata i Europy Dylan Fletcher i Stuart Bithell (Wielka Brytania). Wystartują także Polacy: Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki oraz Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński.

Początek mistrzostw: 8 lipca. Wcześniej w ramach Volvo Gdynia Sailing Days rozgrywane będą między innymi mistrzostwa świata do lat 21 w klasach Laser Standard i Laser Radial. Natomiast 12 lipca rozpoczną się mistrzostwa świata w klasie Laser 4.7. W całym cyklu Volvo Gdynia Sailing Days będzie rywalizować około 2000 żeglarzy.

– Przed nami fantastyczna mieszanka żeglarstwa na poziomie młodzieżowym i elitarnym. Wspólnie z naszymi partnerami z Ministerstwa Sportu i Turystyki, z miasta Gdynia oraz z Volvo Car Poland tworzymy wyjątkowy festiwal żeglarski Volvo Gdynia Sailing Days. W tym sezonie mistrzostwa Europy w klasach 49er, 49er FX i Nacra 17 będą najbardziej prestiżowym wydarzeniem naszej imprezy – powiedział Tomasz Chamera, prezes PZŻ.

Klasa 49er to skiff dla dwuosobowych załóg męskich. Na olimpijskiej arenie zadebiutował podczas igrzysk w Sydney w 2000 roku. 49er FX to łódź z nieco mniejszym ożaglowaniem dla dwuosobowych załóg kobiecych. Jachty produkują firmy Ovington Boats z miejscowości North Shield w północnej Anglii, Mackay Boats z Nowej Zelandii, firma Up Marine z Hongkongu i Nautivela z Mediolanu we Włoszech. Natomiast Nacra 17 to katamaran dla dwuosobowych załóg mieszanych produkcji holenderskiej firmy Nacra Sailing z miejscowości Scheveningen. Łodzie 49er FX oraz Nacra 17 debiutowały w olimpijskich regatach podczas igrzysk w 2016 roku (Rio de Janeiro). ■

FOT. RICHARD LANGDON / SAILING ENERGY

Latająca klasa Nacra 17. Brytyjczycy John Gimson i Anna Burnet – w Miami czwarte miejsce, w Hyères szóste.

FOT. JESUS RENEDO / SAILING ENERGY

Za sterem Ben Saxton. W Mimi był ósmy (z Katie Dabson), a w Hyères drugi (z Nicolą Boniface).

VOLVO GDYNIA SAILING DAYS		
Regaty	**Data**	**Klasy**
Puchar Miasta Gdyni	25.06.	Laser 4.7, Laser Radial, Laser Standard juniorów (MP)
Puchar Europy	27.06.	29er
Puchar Trenerów YKP Gdynia	28.06.	Optimist
Puchar VGSD	30.06.	KBR, HC-16, A-Class, Nacra 17, Formuła Open
Mistrzostwa świata do lat 21	3.07.	Laser Standard, Laser Radial
Mistrzostwa Europy	8.07.	49er, 49er FX, Nacra 17
Puchar Prezydenta Miasta Gdyni	6.07.	Finn, RS:X, 49er, 49er FX
Mistrzostwa świata	12.07.	Laser 4.7
Puchar VGSD	14.07.	Delphia 24, Micro, Skippi 650, FD
Regaty Samotników o Memoriał L. Teligi	14.07.	ORC, Open
Polska Ekstraklasa Żeglarska	14.07.	Delphia 24

Paweł Tarnowski: „Foil to niesamowite odczucia na wodzie i zupełnie inny poziom wtajemniczenia”. Fot. Cezariusz Piórczyk

Święto windsurfingu w Pucku. Pierwsze mistrzostwa Europy na hydroskrzydłach

Klasa Formuła Windsurfing z tradycyjnym statecznikiem. Fot. Adam Łożyński

Gwiazdy światowego windsurfingu ponownie będą rywalizować w Polsce. Konsal Mistrzostwa Europy w Formule Windsurfing i Formule Windsurfing Foil rozgrywane będą w Zatoce Puckiej od 30 czerwca do 7 lipca. Pula nagród: 10 000 euro.

Tradycje windsurfingowe mamy w kraju bardzo bogate, szczególnie w klasie Formuła Windsurfing, w której zdobywaliśmy złote medale mistrzostw świata. Organizowaliśmy też prestiżowe imprezy – mistrzostwa świata oraz Puchar Świata w Formule Windsurfing. Tegoroczne regaty będą wyjątkowe z kilku powodów. Po pierwsze, na starcie staną zawodnicy ze światowej czołówki, także medaliści olimpijscy z klasy RS:X oraz profesjonalni żeglarze z zawodowej ligi PWA (Professional Windsurfers Association). Po drugie, będzie to pierwsza międzynarodowa impreza, na której o medale będą rywalizować deskarze z klasy Formuła Windsurfing Foil. Niezwykle ciekawie zapowiada się konfrontacja najlepszych polskich zawodników z olimpijskiej kadry narodowej ze światową czołówką

nieolimpijskiej konkurencji. Polskę będą reprezentować między innymi Piotr Myszka, Paweł Tarnowski i Przemysław Miarczyński. Będą też utytułowani zawodnicy z klasy Formuła Windsurfing: Wojciech Brzozowski, Michał Polanowski i Hubert Mokrzycki. A także nasz najlepszy żeglarz rywalizujący wśród zawodowców z PWA – Maciej Rutkowski.

Zapraszamy na początek letnich wakacji do Pucka. Regaty będą rozgrywane w pobliżu portu i molo, więc kibice i turyści będą mieć doskonałe punkty obserwacyjne. Warto też skorzystać z atrakcji przygotowanych przez władze miasta. Na piątek 29 czerwca zaplanowano uroczyste rozpoczęcie mistrzostw, paradę uczestników i koncerty. Punktem kulminacyjnym imprezy będzie rozdanie nagród w sobotę 7 lipca (na scenie wystąpi załoga Palucha, znanego polskiego rapera).

– Skrzydła wodne to dziś gorący temat w sporcie żeglarskim. Kiedyś to już było, a teraz nadeszło ponowne uderzenie, ale w zupełnie innym wydaniu. Widać to w całym żeglarstwie regatowym – mówi Paweł Tarnowski. – Dla mnie foil to prawdziwa bomba. Niesamowite odczucia na wodzie i zupełnie inny poziom wtajemniczenia. Mówimy tu o lewitacji, a nie o klasycznym pływaniu. Na pewno nie zrównałbym foila z porządną sesją wave na dobrym spocie, ale jest w tym coś pięknego. Mam za sobą zaledwie kilka treningów ze skrzydłem, bo skupiam się na olimpijskiej konkurencji i pracy z kadrą narodową. Ale niedawno dostałem cały nowy zestaw od Starboard i Severne, więc w przerwach między codziennymi sportowymi obowiązkami mam zamiar porządnie go przetestować. W Pucku wystartuję w klasie Formuła Windsurfing Foil, ale nie nastawiam się na żaden wynik. Wciąż jeszcze nie wiem, czy potrafię płynąć szybko, bo jeszcze nie robiłem przymiarek z prawdziwego zdarzenia z innymi zawodnikami z tej konkurencji – dodaje Paweł Tarnowski.

Paweł Tarnowski wystartuje w mistrzostwach Europy na desce z foilem.

Tak też można! Węglowy statecznik ze skrzydłem kosztuje około 2 tys. euro. Fot. Cezariusz Piórczyk

WITOLD DUDZIŃSKI, prezes Polskiego Stowarzyszenia Windsurfingu, lekarz kadry narodowej PZŻ, prezes kliniki Rehasport, zawodnik z klasy Formuła Windsurfing:

Wielu zawodników z windsurfingu uważa, że skrzydła wodne w naszym sporcie to po prostu windsurfing 2.0. Rozwój technologii sprawia, że możemy doświadczać nowych wrażeń. Pierwszy lot nad wodą jest jak pierwsza żegluga w ślizgu. Fruniesz niczym ptak, słysząc jedynie świst powietrza na żaglu. Wciąż się uczymy nowego sprzętu i nowych technik. Jeszcze nie wszystko wiemy o technice żeglugi. Ale jedno jest pewne – jesteśmy na początku niezwykłej drogi i wspaniałej przygody. Bo trudno dziś sobie wyobrazić przyszłość windsurfingu, a także całego żeglarstwa, bez skrzydeł wodnych. Były już fiole w laserach, optimistach, pojawiły się w olimpijskiej klasie Nacra. Żeglarski świat zmienia się na naszych oczach.

Witold Dudziński.

Foile w Formule Windsurfing poszerzyły i wzbogaciły konkurencję. Wystarczą podmuchy o prędkości pięciu węzłów, by deski unosiły się nad wodą. Teraz zamiast czekać na plaży na silniejsze szkwały – latamy i ścigamy się, jak nigdy wcześniej. Wystarczy zamienić tradycyjny statecznik na hydroskrzydło.

Na razie pewną barierą mogą być koszty. Węglowy zestaw zastępujący statecznik deski kosztuje około 2 tys. euro. Właśnie na takim sprzęcie będą się ścigać uczestnicy mistrzostw Europy. Treningowe modele aluminiowe są sporo tańsze. W najbliższych latach ten sprzęt z pewnością będzie rozwijany i udoskonalany, więc być może stanie się łatwiej dostępny. ■

Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki z klasy 49er osiągnęli we Francji swój życiowy sukces. Radość z medali uzasadniona. Fot. Jesus Renedo i Tomas Moya / Sailing Energy

Puchar Świata w Hyères.

Dwa złote medale i brąz dla Polski

Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki z klasy 49er wygrali regaty Pucharu Świata w Hyères. To największy sukces młodej polskiej załogi. Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński, olimpijczycy z Rio de Janeiro, zajęli wysokie piąte miejsce. Zofia Klepacka zdobyła złoty medal w windsurfingowej klasie RS:X, a Małgorzata Białecka (nasza reprezentantka z ostatnich igrzysk) – była trzecia. „Doskonały start Polaków. Gratulacje dla zawodników i trenerów" – napisał Tomasz Chamera, prezes PZŻ.

W regatach startowało ponad 650 zawodników z 46 krajów. Aż ośmiu polskich żeglarzy ukończyło zawody w pierwszej dziesiątce. Wiatr był dość kapryśny. Organizatorzy musieli wyczekiwać na silniejsze podmuchy, więc nie zdołali przeprowadzić wszystkich zaplanowanych startów.

Przed wyścigiem medalowym klasy 49er obie polskie załogi miały szansę na medal. Buksak i Wierzbicki zajęli piąte miejsce i utrzymali prowadzenie. Przybytek i Kołodziński przez pewien czas przewodzili stawce, ale do mety dopłynęli na szóstej pozycji i spadli z czwartej na piątą. Tuż za nimi regaty ukończyli aktualni mistrzowie świata i Europy – Brytyjczycy Dylan Fletcher-Scott i Stuart Bithell. Drugie i trzecie miejsce dla Nowej Zelandii, a czwarta pozycja dla Australii.

Zofia Klepacka czwarty raz wygrała regaty w Hyères. Fot. Richard Langdon / Sailing Energy

Zofia Klepacka prowadziła przed ostatnim finałowym wyścigiem. Była pewna drugiej pozycji w klasyfikacji końcowej, gdyż miała aż 19 punktów przewagi nad trzecią zawodniczką. Zofia ukończyła wyścig medalowy na siódmym miejscu i zdobyła złoto. To już jej czwarte (trzecie z kolei) zwycięstwo w tej imprezie. Małgorzata Białecka wygrała medal race, w którym szybko objęła prowadzenie i kontrolowała przebieg rywalizacji. Tym samym awansowała z miejsca piątego na trzecie. Drugą lokatę wywalczyła zawodniczka z Chin – Peina Chen. Maja Dziarnowska, która zdecydowanie woli silniejsze wiatry, ukończyła regaty na 19. pozycji.

Wśród panów z klasy RS:X w wyścigu medalowym wystartował jedynie Paweł Tarnowski. Przed finałową rozgrywką zajmował piątą pozycję i wciąż mógł walczyć o podium. Niestety w słabym wietrze minął metę dopiero na

FOT. TOMAS MOYA / SAILING ENERGY

Złoto dla Polski i Legii Warszawa.

Agata Barwińska była siódma w klasie Laser Radial.

„Po raz pierwszy od mistrzostw świata w 2016 roku poczułam, że jestem szybka i znów mogę walczyć o czołowe miejsca" – napisała Gosia Białecka. Fot. Jesus Renedo / Sailing Energy (2)

siódmym miejscu i stracił dwie lokaty. Całe podium zajęli Francuzi. Zwyciężył Pierre Le Coq, brązowy medalista olimpijski z Rio de Janeiro, przed Louisem Giardem, aktualnym mistrzem Europy oraz Thomasem Goyardem.

Do pierwszej dziesiątki nie awansował Piotr Myszka, który zwyciężał w Hyères w latach 2011, 2014 i 2016 i aż pięć razy był drugi (ostatnio przed rokiem). Tym razem Piotr zajął 12 miejsce. Był to jego pierwszy poważny start od ubiegłorocznych wrześniowych mistrzostw świata. Od początku tego sezonu dwa razy miał problemy ze zdrowiem. Dlatego odbudowuje formę, by walczyć o czołowe lokaty podczas najważniejszej tegorocznej imprezy – sierpniowych mistrzostw świata wszystkich klas olimpijskich. W Danii żeglarze będą rywalizować o pierwsze kwalifikacje olimpijskie dla krajów. – Czuję pewien niedosyt, bo przyzwyczaiłem siebie i kibiców, że na koniec tych regat zwykle jestem w pierwszej trójce – mówił Piotr Myszka. – Walczyłem, ale tym razem wyścigi nie układały się po mojej myśli. Cieszę się jednak, że mogłem pożeglować w silnej stawce oraz sprawdzić nowy sprzęt i ustawienia.

Jednym z bohaterów polskiej ekipy był we Francji Maciej Kluszczyński, który w klasie RS:X ukończył regaty na 13 pozycji. Maciej wygrał trzy wyścigi i raz przypłynął na drugim miejscu. Gdyby się ustrzegł słabszych startów w pierwszych dwóch biegach, końcowy wynik byłby zdecydowanie lepszy. Wystarczy zwrócić uwagę, że zwycięzca regat wygrał dwa wyścigi, a srebrny medalista – jeden. Osiemnastą pozycję w klasie RS:X zajął we Francji Radosław Furmański.

Agata Barwińska (klasa Laser Radial) po słabszym pierwszym dniu, odrabiała straty i pięła się górę klasyfikacji. W ostatnim sobotnim wyścigu była trzecia i awansowała na ósmą pozycję. Wyścig medalowy ukończyła na szóstym miejscu, a całe regaty – na siódmym. Pewne zwycięstwo zaliczyła Holenderka Marit Bouwmeester, aktualna mistrzyni świata i Europy.

Maciej Frąckiewicz, PZŻ

Mistrzynie klasy RS:X: Chinka Peina Chen oraz Polki – Zofia Klepacka i Małgorzata Białecka. Fot. Tomas Moya / Sailing Energy

Zmiana przepisów klasy Laser. Przepustka dla elektronicznych kompasów

Flota klasy Laser Standard w niezwykłej scenerii Miami. Fot. Richard Langdon / Sailing Energy

Sportowe władze Międzynarodowego Stowarzyszenia Klasy Laser (ILCA) opublikowały w styczniu korektę przepisów. Nowe reguły pozwalają zawodnikom korzystać z elektronicznych kompasów cyfrowych. Brytyjczycy, Amerykanie, Nowozelandczycy, Australijczycy, Holendrzy i Niemcy już to robią. Brytyjczyk Nick Thompson, jeden z najlepszych sterników z klasy Laser, złoty medalista mistrzostw świata z 2015 i 2016 roku, zamontował na pokładzie bezprzewodowe urządzenie Raymarine Tacktick Micro Compass T060. Australijczyk Tom Burton, złoty medalista z igrzysk Rio de Janeiro 2016, korzystał z tego samego kompasu podczas zwycięskich styczniowych regat Pucharu Świata w Miami (Nick Thompson był trzeci). – Cieszę się, że Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Laser zmieniło przepisy i pozwoliło tysiącom

Micro Compass T060 od Raymarine Tacktick.

sterników z tej popularnej olimpijskiej konkurencji korzystać ze wspaniałego produktu – powiedział Greg Wells z firmy Raymarine.

Także polscy zawodnicy zaczynają sięgać po to urządzenie. – Pierwsze egzemplarze już dotarły do zawodników. Kolejne otrzymamy wkrótce – mówi Robert Siluk z Pogoni Szczecin, trener kadry narodowej seniorów klasy Laser. – Micro Compass może być szczególnie przydatny na długich trasach ustawianych na otwartych akwenach, z dala od brzegu. Zawodnicy z innych konkurencji olimpijskich, na przykład załoga Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczynska, od dawna korzystają z tego typu kompasów. Sądzę, że wkrótce możemy się spodziewać sporego wzrostu zainteresowania tymi urządzeniami – dodaje Robert Siluk.

Pierwszy elektroniczny kompas bezprzewodowy firma Tacktick wprowadziła na rynek już 20 lat temu. W 2011 roku spółkę zakupiła firma Raymarine. A kilka lat później zmieniono nazwę urządzeń na Raymarine Wireless. Przez lata skipperzy z wielu łodzi regatowych korzystali z tych urządzeń, pozyskując na pokładzie wiarygodne i precyzyjne informacje. Dziś katalog marki przedstawia kilka urządzeń z grupy tacktick. Regatowcy z małych łodzi wybierają modele Race Master T070 lub Micro Compass T060.

Micro Compass T060 kosztuje w Polsce około 1600 zł. Pomaga sternikom podczas treningów i regat. Urządzenie ma podwójny ekran. Zasilane jest energią słoneczną. Waży zaledwie 150 gramów. Jest wodoodporne (zanurzenie do 10 metrów) i łatwe w montażu. Do obsługi służą dwa przyciski. Cyfry są duże i dobrze widoczne. Wskazania taktyczne obserwujemy z obu burt – na lewym lub prawym wyświetlaczu. Micro Compass ma regatowy timer, więc zawodnik nie musi korzystać z innego pokładowego lub ręcznego zegarka. Urządzenie wyłącza się automatycznie, jeśli przez siedem minut nie wykryje ruchu.

Polskim przedstawicielem marki Raymarine jest gdańska firma Eljacht. Więcej o produktach z grupy tacktick na stronie www.tacktick.pl, a o innych urządzeniach elektronicznych – na www.eljacht.pl. ■

Australijczyk Tom Burton. Micro Compass T060 na pokładzie lasera. Fot. Richard Langdon / Sailing Energy (2)

Brytyjczyk Nick Thompson.

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przestrzenna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
M-Service Centrum Webasto, Szczecin, Przestrzenna 4, tel. 506 090 609
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Tawerna Sailor Trzebież, Szczecin, Al. Piastów 10, tel. 511 142 312
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, Szczecin, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, 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
OSW w Czaplinku, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512 338 983
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Chojnicki Klub Żeglarski, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Sport-Sails Center, Rytel, Dworcowa 48, tel. 52 39 85 322
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503 875 536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE
Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, aleja Spacerowa 11, tel. (87) 420 60 00
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, Sielska 38
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Sklep Slam, Mikołajki, Plac Wolności 2, tel. 602 776 202
Stanica w Nadbrzeżu, Tolkmicko, tel. 601 949 616
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
Decathlon Swadzim, św. Wincentego 5, Tarnowo Podgórne
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księdza E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Częstochowska 15/4, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szałe, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepidło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZŻ Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE
Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, Piaseczno
Sztorm Grupa, Białobrzegi, Centrum Konferencyjne Promenada, Spacerowa 35, tel. 669 900 600
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, tel. (22) 541 63 63
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 243 29 10
Żeglarska tawerna „Lokal na Rybę" (gotuje Bartosz Lisek), Warszawa, Kwiatowa 1/3/5, wejście od Różanej 42, tel. 690 04 33 04
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60

KUJAWSKO–POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
Klub Żeglarski Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
MKŻ Żnin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
Yacht Club Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Dziewulskiego 12, tel. 501 505 412

LUBUSKIE
UKS Yacht Club Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Tawerna Żeglarska, Zielona Góra, Batorego 126A, tel. 690 900 708

ŁÓDZKIE
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Łagiewnicka 131, tel. (42) 676 33 58
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

LUBELSKIE I PODLASKIE
Yacht Club Politechniki Lubelskiej, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
YKP Lublin, Juranda 7, tel. 663 93 32 66
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Augustowie, 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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
Decathlon Wrocław Bielany, Francuska 2, Bielany Wrocławskie
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki Klub Żeglarski, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Klub Żeglarski Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604 109 715
Centrum Sportów Wodnych Manta Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

ŚLĄSKIE I PODKARPACKIE
Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Klub Żeglarski Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
Yacht Club Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
Jacht Klub Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169
Yacht Klub Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep żeglarski Afma, Rzeszów, Langiewicza 30, tel. (17) 85 65 915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

MAŁOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
Podhalańskie Towarzystwo Żeglarskie Nowy Targ, Kluszkowce, Stylchyn 36, tel. 530 523 433

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

°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

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