WIATR

magazyn dla żeglarzy

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych CZERWIEC **2011**

SCANDINAVIA YACHTS
reklama

ZLOT REGATOWCÓW
Nord Cup 2011
CZARTERY
Internetowa rewolucja

PARTNER GŁÓWNY
PGNiG
PARTNERZY
DELPHIA
NAUTICA
Falck
www.pgnigbezpiecznienadwoda.pl
tvn meteo
WIATR
WP.PL
RZECZPOSPOLITA

INFORMATOR

WEZWIJ POMOC

Numer alarmowy

112

Numer ratunkowy nad wodą

601 100 100

Pogotowie	999
Straż pożarna	998
Policja	997
Mazurskie WOPR	(87) 428 23 00
Stacja Okartowo	(87) 425 30 77

Zamów paliwo
tel. 506 593 929
www.mobilnastacja.pl

Most obrotowy w Giżycku otwarty dla ruchu wodnego

10.35 – 11.00 / 12.30 – 13.00 / 13.45 – 14.15 / 15.55 – 16.15 / 17.00 – 17.20

Prom „Bełdany” w Wierzbie

Kursuje od 1.VI do 30.IX
w godz. 11 – 17.40
(ostatni kurs od strony Mikołajek o godz. 17.50).
Ceny: 10 zł – samochód osobowy z kierowcą, 3 zł – piesi i pasażerowie aut

OD REDAKCJI

Kredyt zaufania

Polscy olimpijczycy z klas jednoosobowych pozyskali poważnego sponsora. Zaufania i finansowego wsparcia udzielił żeglarzom Kredyt Bank.

Żeglarstwo od lat pomaga instytucjom finansowym w promocji ich usług. To, że warto wspierać także polskich zawodników, pokazała pierwsza wspólna impreza Polskiego Związku Żeglarskiego i Kredyt Banku. W Pucku rozegrano tradycyjne regaty klas olimpijskich Puchar PZŻ. Największą atrakcją weekendu był wyścig specjalny o nagrodę prezesa Kredyt Banku, do którego kwalifikowało się pięciu najlepszych zawodników (decydował ranking po pierwszym dniu regat).

Wyścig rozegrano w pobliżu przystani. Na portowym molo i na tarasie widokowym zebrali się prawie wszyscy uczestnicy imprezy, a także mieszkańcy Pucka i turyści, którzy spędzali majowe dni nad zatoką. Emocji nie brakowało. Stawką było 2 tys. zł dla każdego ze zwycięzców. W klasie RS:X triumfowali Przemysław Miarczyński i Agata Brygoła. Na Laserze najszybszy był Patryk Piasecki. W klasie Laser Radial nagroda przypadła Katarzynie Deberny. Na Finnie dwóch faworytów (Rafał Szukiel i Piotr Kula) walczyło między sobą tak mocno, że w końcu pogodził ich najmłodszy w stawce Miłosz Wojewski. Komentatorem tych wyjątkowych zmagań był trener Andrzej Piasecki.

Podczas zakończenia pamiątkowe czeki wręczał zawodnikom Maciej Bardan, prezes Kredyt Banku. Nie często zdarza się tak, że sponsor mistrzów sportu wie doskonale, jak ciężka i długa jest droga na szczyt. Sternik Bardan, zawodnik AZS UW Warszawa, należy właśnie do tych, którzy wiedzą. Na swoim Laserze Standardzie Maciej Bardan rywalizował o Puchar PZŻ razem z najlepszymi żeglarzami – Patrykiem Piaseckim, Wojciechem Zemke, Kacprem Ziemińskim i całą flotą młodych wilków. W jednym z biegów dopłynął do mety w połowie stawki. Polscy żeglarze z klas olimpijskich mają wsparcie menadżera, który nie spędza całego życia pod krawatem, siedząc za prezesowskim biurkiem. Tym bardziej warto zadbać o to, by nie zawieść danego nam kredytu zaufania.

Krzysztof Olejnik

Zamów magazyn „Wiatr” do domu

Teraz magazyn „Wiatr” może trafiać co miesiąc do Waszych domowych skrzynek pocztowych. Wystarczy zamówić comiesięczną przesyłkę z gazetą.

Magazyn „Wiatr”, pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych, dostępny jest w sklepach żeglarskich, klubach, marinach, przystaniach, w tawernach i wybranych hotelach. A także w wersji elektronicznej, w formacie PDF. Żeglarze, którzy chcą otrzymywać pismo do domowej skrzynki, mają możliwość zamówienia przesyłki indywidualnej.

➠ Prenumerata półroczna (6 numerów) kosztuje 27 zł.

➠ Prenumerata roczna (12 numerów*) kosztuje 54 zł.

*UWAGA! Magazyn „Wiatr” ukazuje się 11 razy w roku. Numer świąteczny jest wydaniem datowanym na grudzień i styczeń. Zamawiając prenumeratę, czytelnik otrzymuje 6 lub 12 kolejnych numerów.

reklama

reklama

WIND CONVERTER

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

Fot. str. 1 Rick Tomlinson / Volvo Ocean Race

NOWOŚĆ 2011

DELPHIA 46cc

www.delphiayachts.eu

DELPHIA YACHTS KOT SP.J., ul. Kościuszki 63, 19-400 Olecko, Polska, tel./fax (87) 520 30 37

Port Świnoujście w remoncie

Marina w Świnoujściu będzie największą przystanią polskiego wybrzeża. *Fot. Marek Wilczek*

Wyobraźcie sobie port tętniący życiem z 400 miejscami cumowniczymi oraz nowoczesnym zapleczem sanitarnym i technicznym ulokowany w pobliżu malowniczego parku. Długo trzeba płynąć, by się tam znaleźć? Ze Szczecina prawie cały dzień. Z Trzebieży pół dnia. Witajcie w Świnoujściu, gdzie powstaje największa i najnowocześniejsza przystań żeglarska nad polskim Bałtykiem.

Remont mariny rozpoczął się w lipcu 2010 roku. Wszystkie prace mają być ukończone do kwietnia przyszłego roku. Powstanie nowe nabrzeże wraz z infrastrukturą techniczną. Nabrzeża nr 1 i 2, do tej pory wyłączone z użytku, zostaną odbudowane. Pozostałe miejsca cumownicze będą gruntownie wyremontowane (wymiana systemu odbojowego, drabinek, a także czyszczenie stalowych pachołków cumowniczych). Zostanie też położona nowa, żelbetowa nawierzchnia. W basenie stanie 10 pomostów pływających wraz z wyposażeniem. Znajdziemy tu odnogi cumownicze, postumenty doprowadzające energię elektryczną i wodę, knagi, a także stanowiska ratownicze.

Marina będzie spełniała najwyższe standardy. Projekt przewiduje wybudowanie dwóch przepompowni ścieków sanitarnych oraz sieci kanalizacyjnej (grawitacyjnej i tłoczonej). Nie zapomniano również o stanowiskach do odbioru i utylizacji wód zęzowych (sanitariaty powstały już 2 lata temu). Aby mogły wpływać duże jednostki, basen portu zostanie pogłębiony do 4,5 m. Umożliwi to miastu udział w większych imprezach żeglarskich.

Choć prace mają być ukończone dopiero na wiosnę przyszłego roku, na początku czerwca część wewnętrzna mariny została udostępniona żeglarzom. Pierwotnie zakładano, że już w maju przypłyną pierwsze jachty, ale marcowe mrozy pokrzyżowały te plany. – Wykonawca remontu chciał zamknąć przystań całkowicie aż do marca 2012 roku. Udało nam się jednak wynegocjować, aby prace były prowadzone etapami – mówi Ryszard Teterycz z Ośrodka Sportu i Rekreacji Wyspiarz. Na nowe keje będziemy musieli poczekać do następnego sezonu.

Co jeszcze nowego w marinie? Będą nowe drogi dojazdowe do pomostów oraz chodniki. Wokół basenu stanie 40 ławek. Ekipa remontowa zainstaluje oświetlenie. Skromną tawernę i sklep zastąpią obiekty bardziej reprezentacyjne. – Żeglarze po długim rejsie muszą usiąść, odpocząć i pogadać. Mamy warunki, by zaaranżować takie miejsce w marinie, ale potrzebny jest jeszcze prywatny inwestor – mówi Ryszard Teterycz.

Marina w Basenie Północnym położona jest przy rozlewiskach rzeki Świny. Każdego roku przypływają tu jednostki z Niemiec, Szwecji, Danii, Holandii i Wielkiej Brytanii. W ubiegłym sezonie w marinie zacumowało ponad 6 tys. jachtów z 20 tys. osób na pokładach. Wyremontowana przystań zapewne przyciągnie nie tylko nowych żeglarzy, ale też turystów zwiedzających miasto i zmierzających na plażę.

Przystań jest całoroczna, ale zimą świadczy jedynie usługi nabrzeżne (zimowanie jachtów). Zarząd mariny nie przewiduje podpisywania umów na dłuższe postoje. – 400 miejsc cumowniczych to wystarczająco dużo, by każda załoga mogła wpłynąć jachtem do portu i zostać w nim tak długo, jak zechce. Cennik ustalany jest co roku. W tym sezonie za postój jachtu o długości do 5,5 m zapłacimy 21 zł, do 10 m – 31 zł, do 14 m – 46 zł, do 20 m – 61 zł. Postój większych jednostek kosztuje 86 zł. Jeśli zdecydujemy się pozostać w porcie przez 10 dni, dzień postoju otrzymamy za darmo. Za dodatkową opłatą można skorzystać z prysznica (7 zł), pralni (9 zł za cykl prania) i suszarni (9 zł za cykl suszenia). Podłączenie do prądu to wydatek 7 zł. Zimowanie jachtu w marinie kosztuje od 152 do 606 zł za miesiąc.

Port jachtowy w Świnoujściu jest własnością gminy Świnoujście. Od siedmiu lat zarządza nim OSiR Wyspiarz. Przebudowa basenu będzie kosztować 18,6 mln zł (miasto otrzymało 7,1 mln zł dofinansowania z UE). Zarówno żeglarze, jak i zarząd przystani nie mogą się doczekać końca prac. Za rok o tej porze będziemy wpływać do jednej z najnowocześniejszych przystani w Polsce.

Kamila Ostrowska

reklama

Żeglarska karta bankowa

Firma Interservis, organizator Targów Żeglarstwa i Sportów Wodnych Boatshow w Poznaniu, oraz Bank Zachodni WBK wprowadzają na rynek kartę bankową dla wodniaków z programem partnerskim. Po co nam kolejny plastik w portfelu?

Boatshow to karta płatnicza typu prepaid (Visa Electron z chipem). Aby stać się jej posiadaczem, nie trzeba podpisywać żadnych dokumentów i umów. By korzystać z karty na całym świecie, wystarczy ją aktywować i zasilić dowolną kwotą z własnego konta (posiadacz karty nie musi być klientem Banku Zachodniego WBK). Czy taki produkt finansowy może się przydać polskim żeglarzom?

– Karta będzie gwarantem bezpiecznych zakupów w internecie. Płacąc za bilety lotnicze lub za koję na zagranicznym jachcie, nie będziemy musieli podawać numeru naszej podstawowej karty kredytowej – mówi Grzegorz Wiśniewski z firmy Interservis. – Posiadacze karty żeglarskiej będą również uprawnieni do zakupów ze zniżką w sieci partnerów programu z branży sportów wodnych.

W bazie znajdą się firmy gotowe udzielać klientom rabatów nie mniejszych niż 10 proc. Będą wśród nich firmy czarterowe, porty, sklepy i domy wysyłkowe, agencje organizujące rejsy, szkoły żeglarskie, pensjonaty i hotele, a nawet tawerny. Na liście znajdziecie też magazyn „Wiatr". Oczywiście, karta posłuży również do robienia codziennych zakupów w każdym punkcie handlowym, w którym możemy płacić kartą Visa. Wkrótce lista wszystkich firm z branży zaangażowanych w projekt zostanie opublikowana w internecie. W tym sezonie rabaty będą realizowane przez partnerów na Mazurach oraz na szlaku Konin – Kruszwica. Program partnerski jest otwarty dla firm, a karta żeglarska od przyszłego roku obejmie wszystkie akweny odwiedzane w Polsce przez wodniaków.

Karta jest bezpłatna. Otrzymamy ją w łódzkim biurze firmy Interservis, w biurze Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz na wybranych imprezach żeglarskich. Dystrybucja będzie się odbywać również za pośrednictwem bazy klientów firm czarterowych i przez stronę internetową www.boatshow.pl. W czerwcu na witrynie Boatshow pojawi się zakładka, która przekieruje internautów na stronę poświęconą karcie żeglarskiej.

Karta jest ważna dwa lata, po tym okresie można zamówić kolejną. Aktywacja i nadanie numeru PIN będzie się odbywać przez internet (na stronie prepaid.bzwbk.pl) lub w bankomacie banku. BZ WBK nie pobiera opłat za przyjęcie zasilenia.

Sukces tego przedsięwzięcia zapewne zależeć będzie od dostępności produktu oraz od liczby partnerów handlowych. A przede wszystkim od rabatów, jakich zechcą udzielać klientom. Promocja karty rozpocznie się 20 czerwca.

RADOŚĆ SPRAWIA, ŻE DROGĘ POKONASZ W DOSKONAŁEJ FORMIE.

BMW X1 Z NAPĘDEM xDRIVE ORAZ NOWYM POLSKIM PAKIETEM ZA 1 750 PLN BRUTTO MIESIĘCZNIE.**

Dealer BMW Olszowiec
ul. Ostrowska 330
61-312 Poznań
Tel.: +48 61 870 56 30
www.bmw-olszowiec.pl

* Emisja CO_2 i zużycie paliwa w cyklu mieszanym według normy ECE dla BMW X1 xDrive18d: 150 g/km i 5,7 l/100 km.
** Rata leasingowa została obliczona przy założeniu następujących warunków: oferta BMW Leasing Niska Rata, opłata wstępna 25%, okres leasingu 48 miesięcy, deklarowany roczny przebieg 10 000 km, wartość wykupu gwarantowana przez Dealera, waluta PLN. Oferta dostępna u wybranych Dealerów BMW biorących udział w programie.

BMW EfficientDynamics
Mniejsza emisja. Większa radość z jazdy.

reklama

14 żaglowców płynie do Gdańska

Żaglowiec „Baltic Beauty" na Zatoce Gdańskiej. *Fot. Anna Karczewska*

Tegoroczny zlot żaglowców Baltic Sail będzie się odbywał od 7 do 10 lipca. Do Gdańska wpłynie 14 jachtów z pięciu państw. Będziemy mogli oglądać jednostki z brzegu, wejść na pokład, a nawet wypłynąć w rejs po zatoce. Zlot jest otwarty dla wszystkich jednostek pływających, a więc także dla starych kutrów i motorówek.

To piętnasta edycja zlotu Baltic Sail Gdańsk. Organizatorzy spodziewają się 14 żaglowców. Pojawią się „Bounty" (USA), „Shtandart" (Rosja), „Baltic Beauty" (Szwecja), „Ilmera" (Rosja), „Anna Af Sand" (Norwegia), „Arka" (Litwa), „Notre Dame des Flots" (Francja), a także polskie jednostki – „Ark", „Baltic Star", „Bonawentura", „Bryza H", „Kapitan Głowacki", „Knudel" oraz „Norda". Piętnastym żaglowcem będzie remontowany „Generał Zaruski", który ma być zwodowany tuż przed imprezą (nie będzie żeglował, ale być może wykonawca remontu zdąży postawić maszty).

Bilety na rejsy po Zatoce Gdańskiej można zamawiać na stronie internetowej zlotu www.balticsail.pl. Będzie je można również kupić w trakcie imprezy, w punkcie informacyjnym na Targu Rybnym. Dorośli zapłacą 45 zł. Studenci i uczniowie – 30 zł (dzieci do lat czterech wchodzą na pokład za darmo).

Sporą atrakcją będzie HMS „Bounty" (niestety, jako jedyny zagraniczny żaglowiec nie wypłynie w rejsy po zatoce). Pisaliśmy o „Bounty" w marcowym wydaniu „Wiatru". Swoją sławę jacht zawdzięcza buntowi załogi, który rozpoczął się w kwietniu 1789 roku u wybrzeży archipelagu Tonga. Kapitan, wraz z kilkunastoma lojalnymi marynarzami, został zmuszony do opuszczenia statku na siedmiometrowej szalupie. Buntownicy osiedlili się na wyspie Pitcairn wraz z uprowadzonymi z Tahiti kobietami. Ta historia doczekała się aż pięciu ekranizacji. Jedną z nich jest film z 1963 roku z Marlonem Brando. To na potrzeby tego obrazu zbudowano w Nowej Szkocji replikę okrętu. W 1990 roku żaglowiec zagrał główną rolę w filmie „Wyspa skarbów", a w 2006 roku posłużył jako jeden z pirackich okrętów w drugiej części „Piratów z Karaibów".

Wydarzenia podczas Baltic Sail Gdańsk 2011
Czwartek, 7 lipca 2011
Otwarcie miasteczka zlotu na Targu Rybnym Przywitanie żaglowców Inauguracyjne rejsy po Zatoce Gdańskiej
Piątek, 8 lipca 2011
Rejsy żaglowcami po Zatoce Gdańskiej Przekazanie kluczy do miasta żeglarzom Festiwal Szanty pod Żurawiem
Sobota, 9 lipca 2011
Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna na Zatoce Gdańskiej Regaty smoczych łodzi Rejsy żaglowcami po Zatoce Gdańskiej Animacje dla dzieci na Targu Rybnym Koncerty na scenie i crew party
Niedziela, 10 lipca 2011
Parada żaglowców na Motławie Pokazy ratownictwa wodnego Zakończenie zlotu i pożegnanie żaglowców

Na czwartek 7 lipca zaplanowano przywitanie żaglowców oraz pierwsze rejsy. W piątek zabrzmią morskie pieśni podczas festiwalu Szanty pod Żurawiem. Bardzo ciekawie zapowiada się sobota. Na zatoce rozegrany zostanie Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna. Na Motławie odbędą się regaty smoczych łodzi. Zaplanowano też paradę żeglarzy. Najważniejszy punkt niedzieli to parada żaglowców.

Baltic Sail to międzynarodowe porozumienie podpisane przez miasta regionu Morza Bałtyckiego. Zadaniem porozumienia jest promowanie morskiego dziedzictwa oraz wspieranie tradycyjnej żeglugi bałtyckiej od portu do portu. Do Baltic Sail należą Gävle, Kłajpeda, Gdańsk, Świnoujście, Rostock, Karlskrona i Saasnitz. W Świnoujściu zlot żaglowców odbędzie się w tym roku od 5 do 7 sierpnia (www.sail-swinoujscie.pl).

reklama

VB LEASING
ZAUFANIE ŁĄCZY.

Twoja pasja! Nasz leasing!

Marine Leasing

Leasing jachtów
żaglowych
i motorowych

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

www.marineleasing.pl

INFOLINIA
contact center
801 199 199

Cichocki gotowy do drogi

Jacht „Polska Miedź” na początku lipca wyruszy dookoła świata

Jacht „Polska Miedź” podczas próbnego rejsu po Zatoce Gdańskiej.

Kapitan Tomasz Cichocki pod koniec maja był już na Morzu Północnym.

Kapitan Tomasz Cichocki z Olsztyna 14 maja wyruszył z Sopotu do Brestu, skąd w lipcu wypłynie w samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Wyprawę nazwano Around The World Delphia Project. – Zawieść mogę tylko ja – powiedział 53-letni żeglarz. – O Tomku Cichockim słyszałem już kilka lat temu. Ma doświadczenie, dwa razy przepłynął samotnie Atlantyk. Życzę mu z całego serca pomyślnej żeglugi i szczęśliwego opłynięcia świata – powiedział nam Henryk Jaskuła, który swój okołoziemski rejs zakończył przed 31 laty.

Planowano skromne pożegnanie w Sopocie. Ale kiedy zaczęła grać górnicza orkiestra dęta z Lubinia, wiadomo było, że będzie dość uroczyście, a nawet wzruszająco. Przybyli znani żeglarze, między innymi Karol Jabłoński i Adam Liszkiewicz. Maciej Leśny z PZŻ wręczył kapitanowi banderę związku. Podczas konferencji prasowej Tomasz Cichocki na pytanie, czego najbardziej się boi, odpowiedział między innymi: „Najbardziej boję się samego siebie, tego, że jestem najsłabszym elementem na pokładzie. W tym rejsie zawieść mogę tylko ja”.

W ostatnim tygodniu maja jacht „Polska Miedź” z kapitanem Cichockim i dwiema osobami towarzyszącymi był już za Kanałem Kilońskim i zmierzał przez Morze Północne w kierunku Amsterdamu. Wiatr szalał z prędkością 30 węzłów. I to na dodatek z zachodu, więc załoga mozolnie halsowała, testując łódź przy bardzo wysokich falach. – Jacht spisuje się bardzo dobrze. Nie mamy żadnych usterek. Sporo pracy jest na pokładzie w tych warunkach, ale znajdujemy też czas na robienie zdjęć i kręcenie filmów. Do przodu poruszamy się powoli, ale fajnie jest – relacjonował Tomasz Cichocki.

Rejs jachtu „Polska Miedź” został zgłoszony do organizacji World Sailing

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

SZKOLENIE NA BAŁTYKU
NA STOPIEŃ STERNIKA JACHTOWEGO

* doświadczona kadra
* jachty Bavaria 37 cruiser i Bavaria 38 cruiser
* część teoretyczna w systemie e-learning
* zniżki dla osób uczących się do 26 roku życia
* firmowa koszulka PUNT w prezencie

tel. (+48 22) 446 83 80 • info@punt.pl • www.punt.pl

Na hasło „Wiatr” dodatkowa niespodzianka!

reklama

Speed Record Council (w klasie jachtów jednokadłubowych i rejsów samotnych non stop dookoła świata). Przed startem kapitana Cichockiego komisarz WSSR, mieszkający na stałe w Breście, zamontuje na jachcie „czarną skrzynkę" z urządzeniami rejestrującymi każdy ruch jednostki. Żeglarze kibicujący polskiemu sternikowi będą mogli sprawdzać pozycję „Polskiej Miedzi" na stronie www.kapitancichocki.pl. Co jakiś czas newsy z trasy będzie prezentował Teleexpress – opiekun medialny projektu. Magazyn „Wiatr" także będzie trzymał rękę na pulsie i informował, co nowego na oceanie.

Tomasz Cichocki wyruszy z Brestu. Zamierza przepłynąć Atlantyk w kierunku południowym, minąć Przylądek Dobrej Nadziei, pokonać Ocean Indyjski, okrążyć przylądek Leeuwin, zmierzyć się z Oceanem Spokojnym i Hornem, a następnie wrócić do Brestu. Rejs będzie trwał około 300 dni – kapitan nie płynie po rekord czasowy. Chcemy jedynie pokazać światu, że Polska potrafi zaprojektować, zbudować i wyposażyć jacht gotowy do najcięższych wyzwań – mówi Krzysztof Mikunda z olsztyńskiej agencji Matrix, będącej organizatorem projektu Around The World Delphia Project.

Kapitan Cichocki będzie żeglował na jachcie Delphia 40.3 przygotowanym przez stocznię Delphia Yachts. Na dziobie zaprojektowano hermetyczną grodź zderzeniową, która ma chronić pozostałą część kadłuba przed rozszczelnieniem na wypadek kolizji z górą lodową lub dryfującym kontenerem. Jacht ma większy zbiornik wody i powiększony zbiornik paliwa. Pod pokładem jest aż sześć akumulatorów. Łódź została wyposażona w wiatrowy generator prądu, panele solarne, w generator na ropę, odsalarkę oraz tratwę ratunkową ze zdublowanym systemem łączności.

Żeglarz zabiera trzy tony ekwipunku (w tym potrawy liofilizowane oraz 1,5 tony napojów). Jacht posiada dwa komplety mocnych żagli i genaker. Na kadłubie zamontowano dwie kamery stacjonarne. Dodatkowo Tomasz Cichocki będzie miał dwie kamery ręczne. Ciekawostką jest, że zabierze z sobą szklarnie utworzone w 10-litrowych butelkach, które pozwolą na założenie skromnych upraw (na przykład rzeżuchy). Tomek Cichocki nauczył się także wypiekać chleb w jachtowej kuchence.

Kapitan na przełomie 2005 i 2006 roku dwukrotnie pokonał samotnie Atlantyk. Przepłynął wtedy 13 tys. mil morskich. Od tamtych rejsów wyprawa dookoła świata stała się jego marzeniem. – Płynę, bo tęsknię za żywiołami oceanów. Chcę się sprawdzić na trasie, na którą porywają się nieliczni. Wierzę, że dołożę cegiełkę do promocji polskiego żeglarstwa w świecie – mówi.

Dotychczas tylko dwóch Polaków opłynęło świat samotnie i bez zawijania do portów. Przed 31 laty dokonał tego Henryk Jaskuła – trasą na wschód. W 2007 roku Tomasz Lewandowski opłynął samotnie świat trasą na zachód, rozpoczynając i kończąc rejs na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych.

Krzysztof Olejnik

Jacht ze stoczni Delphia Yachts pod genakerem.

Fot. Krzysztof Mikunda (3)

MOBILNA
STACJA PALIW
/ Olszowiec /

Zadzwoń i umów się
na dogodną dla siebie godzinę
+48 506 59 39 29

Zatankuj Swój Jacht.
Szybko i blisko.
www.mobilnastacja.pl

Nie tracisz czasu
na stanie w kolejkach
(szacowany czas
tankowania 15 min)

Gwarantowana
jakość paliwa

Sam wybierasz
miejsce tankowania
swojego jachtu

reklama

Żagle jak billboardy

Co warto wiedzieć przed zamówieniem nadruku na reklamowych żaglach?

Nowy żagiel na jachcie czarterowym firmy Sailor.

Herb klubu żeglarskiego, logo sponsora, adres strony internetowej, wielki zegarek, samochód, a nawet twarz ukochanej – na żaglach możemy dziś umieścić prawie każdy obraz. Jak to zrobić, by reklama na grocie i foku była trwała i widoczna po horyzont? Ile kosztują takie nadruki?

Kapitan Tomasz Cichocki wypłynął z Sopotu na nowym jachcie „Polska Miedź". Na żaglach ma aż dziewięć logotypów firm, które wspierają rejs dookoła świata. W Giżycku wciągnięto na maszty nowe żagle reklamujące zegarki Nautica. W Warszawie znajdziecie agencję reklamową (Warsztat Mediowy), specjalizującą się w sprzedaży powierzchni reklamowych na mazurskich jachtach czarterowych. W Gdańsku działa firma zajmującą się nanoszeniem reklam (Sailmark), a w internecie z łatwością odszukacie witrynę www.reklamanafali.pl. – Obraz na żaglu to bardzo popularniejsza forma komunikacji nad wodą. Coraz więcej osób pyta nas o możliwość zamówienia żagla z reklamą – mówi Wojciech Wróblewski z gdańskiej żaglowni Sail Service.

Nadruk możemy wykonać na każdych nowych żaglach dakronowych. Z używanymi jest kłopot. Brud, który po kilku latach żeglugi znajduje się na brytach, nie pozwala na trwałe przyklejenie nadruku. Sporym wyzwaniem jest także umieszczenie reklamy na żaglach laminowanych i nie zawsze jest to możliwe. Ale na białym dakronie możemy wymalować wszystko, czego tylko dusza zapragnie. Jedna z żeglujących w Polsce dezet miała na żaglach dziewczynę z rybim ogonem. Postać syreny zaczynała się na foku, a kończyła na bezanie.

W jaki sposób umieszcza się reklamy na żaglach? Są dwie techniki. Malowanie ręczne lub przyklejanie zadrukowanych dakronów samoprzylepnych. W pierwszym wypadku wykonawca wycina ploterem szablony z folii, układa je na żaglu i nanosi farby o wysokiej elastyczności i dużej odporności na promienie UV. Kluczem do sukcesu jest tu dobór farb.

Drugi sposób polega na zadrukowaniu cienkiego dakronu samoprzylepnego w drukarni cyfrowej i późniejszym naklejeniu wzoru na żaglu. Ta metoda stosowana jest wtedy, gdy reklama ma wyglądać niemal jak zdjęcie wysokiej jakości przedstawiające postać człowieka, samochód czy zegarek. Metodą ręcznego malowania najczęściej wykonuje się prostsze wzory – logotypy, adresy internetowe czy reklamowe slogany.

Niektóre firmy eksperymentują z bezpośrednim drukiem na dakronie. Niestety, dość trudno osiągnąć w ten sposób zadowalający efekt. Najpierw trzeba zawieść bryty do drukarni. Każdy jest zadrukowywany osobno. Później żaglownia szyje żagiel. Jeśli powstaje konieczność dokonania „krawieckiej poprawki" zaczynają się schody. Puzzle z kolorowych brytów tworzą obraz, więc może się okazać, że każda niedokładność lub przeróbka będzie widoczna.

Obie metody (malowanie i naklejanie) pozwalają nanosić trwałe nadruki. Producenci przekonują, że prędzej żagiel się zużyje, niż naklejka lub farba wyblakną albo zaczną odchodzić od dakronu. Niestety, z tego samego powodu trudno jest wymienić reklamę na żaglu. Mazurskie firmy czarterowe często podpisują kontrakty na jeden sezon. Jeśli po roku zegarki na grocie mają zastąpić samochody albo napoje, łatwiej jest uszyć nowy żagiel, niż nanieść nowy obraz. Po odklejeniu samoprzylepnego dakronu na żaglu pozostaje wyraźny ślad kleju, którego nie sposób usunąć (klej bardzo mocno wiąże się z materiałem pod wpływem promieniowania słonecznego).

Czy można nanieść reklamę na spinaker? Tak, ale najlepiej za pomocą ręcznego malowania. Samoprzylepny dakron jest zbyt gruby, by naklejać go na cienki i lekki nylon, z którego uszyte są spinakery. Jedna z niemieckich firm opracowała metodę bezpośredniego druku reklam na spinakerach, ale bardzo mocno strzeże swojego patentu.

Ile kosztuje naniesienie reklamy na żagiel? Technika nadruku nie ma wpływu na cenę. Liczy się wzór i powierzchnia obrazu. Jeśli zależy nam na prostym komunikacie (logo firmy lub adres internetowy), wówczas za metr kwadratowy reklamy zapłacimy od 100 do 120 zł netto. Bardziej skomplikowane wzory lub obrazy wymagają więcej pracy, materiału i farb. Koszt takiego nadruku to 120-150 zł netto za metr kwadratowy. Naniesienie dużej reklamy samochodu na grot kosztuje około 2,5 tys. zł netto. Powierzchnie obrazu mogą być dowolne. Firma Sail Service przygotowała rejowy żagiel reklamowy na rosyjski żaglowiec „Nadieżda" (zbudowany na wzór „Daru Młodzieży"). Ma on około 35 m^2.

UBEZPIECZENIA CZARTERU
odpowiedzialność cywilna skippera
ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków
ubezpieczenie skippera od kosztów ochrony prawnej
ubezpieczenie od konfiskaty
ubezpieczenie kaucji za czarter
ubezpieczenie od następstw uszkodzeń w czarterze
ubezpieczenie od anulowania czarteru

NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA W SPORTACH WODNYCH
YACHT-POOL
INTERNATIONAL
...to więcej, jak tylko ubezpieczenie

UBEZPIECZENIA JACHTU
jacht-casko
jacht-OC
ubezpieczenie pasażerów w razie wypadku
SMS -PROGNOZA POGODY
NOWOŚĆ
24 H SERWIS

NAJLEPSZE AGENCJE POLECAJĄ YACHT-POOL
Agantrus, Ana-Charter, Azymut, Błękitny Piotruś, charter.pl, Globtourist, Kubryk, Master Yachting, Otago Yacht, People Experience, Punt, Skaut
YACHT-POOL | D-85521 Ottobrunn | Schützenstr. 9 | tel: 0048 22 398 6061 | faks: 0048 22 398 6069 | www.yacht-pool.pl | info@yacht-pool.pl
reklama

Walka burta w burtę

Inauguracja sezonu PPJK w Romanowie

Zawodnicy biorący udział w regatach Pucharu Polski Jachtów Kabinowych rozpoczęli sezon. Wysoki poziom organizacyjny pierwszej imprezy zagwarantowali stowarzyszenie Przyjaciele Sportu oraz Rodzinna Przystań Żeglarska Tazbirowo.

Regaty Puchar Zalewu Koronowskiego i II Mistrzostwa Polski Omeg Klasycznych odbyły się w miejscowości Romanowo nad Zalewem Koronowskim. Portem regat była Rodzinna Przystań Żeglarska Tazbirowo, a głównym sponsorem i organizatorem stowarzyszenie Przyjaciele Sportu.

Sobotni poranek był mglisty i bezwietrzny. Do regat przystąpiło 40 jachtów w sześciu klasach T1,T2,T3, Żagle 500, Omega Klasyczna oraz Open. O godz. 13.00 udało się rozegrać pierwszy wyścig. Wspólnie wystartowały klasy T1,T3, Omega, Żagle 500 oraz Open. Drugą grupą startową była najliczniejsza klasa T2. W pierwszym dniu rozegrano cztery biegi przy wietrze o sile od 1 do 4 stopni Beauforta. Na niedzielę sędzia zaplanował trzy wyścigi. Pierwszy odbył się zgodnie z komunikatem. Słabnący oraz często zmieniający kierunek wiatr pozwolił na rozegranie dwóch wyścigów, które wyłoniły zwycięzców w poszczególnych klasach.

Aż w trzech klasach zwyciężyli triumfatorzy zeszłorocznej edycji regat. W T2 najszybszy był Piotr Adamowicz, w T3 Maciej Lunitz, a w klasie Omega Klasyczna Grzegorz Bitner, który został mistrzem Polski tej klasy na rok 2011. W T1 najwyższy stopień podium zajął Marian Zieliński, a w Open Jacek Samsel.

Zawodnicy otrzymali puchary, medale, dyplomy oraz nagrody pieniężne (tysiąc złotych za pierwsze miejsce, 500 zł za drugie i 250 zł za trzecie). Wśród załóg rozlosowano cenne nagrody rzeczowe, między innymi sprzęt komputerowy oraz odzież żeglarską. Żadna ekipa nie odjechała z pustymi rękoma.

Jacek Olubiński

Więcej o regatach na stronie internetowej www.ppjk.pl

reklama

Polacy w formule match racing

Międzynarodowa Federacja Żeglarska (ISAF) opublikowała nowy ranking zawodników w konkurencji match racing. Polacy wspinają się coraz wyżej.

Najwyżej sklasyfikowanym Polakiem jest Przemysław Tarnacki (30. miejsce – to osobisty rekord zawodnika). Na kolejnych pozycjach są Marek Stańczyk (36.) i Tobiasz Zajączkowski (68.). W pierwszej setce mamy jeszcze czterech Polaków. Dzięki wygranej w regatach Polish Match Tour rozegranych na Jeziorze Żywieckim (Act 2) na 74. miejsce awansował Szymon Szymik. Na pozycji 77. znajduje się Patryk Zbroja mający za sobą dwie imprezy w Danii, które nie dały mu zbyt wielu punktów, ale na pewno pozwoliły na zebranie sporego doświadczenia. Szymon zapewne wykorzysta je na kolejnych imprezach. Na 79. pozycji jest Krzysztof Rosiński, który atak na wyższe lokaty przeprowadzi podczas cyklu Polish Open (pierwsza impreza w połowie czerwca). Ostatnim z Polaków w pierwszej setce jest Jakub Pawluk, który awansował z miejsca 118. na 89.

Pozostali żeglarze rywalizujący w regatach meczowych także mogą być zadowoleni ze swych postępów. Warto wspomnieć o Maćku Cylupie – awansował z 565. pozycji na miejsce 298. Jednak żeglarzem, który zaliczył największy awans (nie tylko wśród Polaków, ale również w gronie wszystkich zawodników) jest Tymon Sadowski z PG Racing (w poprzednim rankingu nie był klasyfikowany, a obecnie jest na 375. miejscu). To dzięki doskonałej postawie na regatach Akademickiego Pucharu Świata we francuskim Nantes. Skok o 900 miejsc zaliczył medalista bojerowych mistrzostw świata i Europy Łukasz Zakrzewski. Polacy nie powiedzieli jeszcze ostatniego słowa. Zapewne już niedługo będzie nas w czołówce jeszcze więcej.

Filip Pietrzak
www.meczowe.pl

Top 3 ma świecie
1. Ben Ainslie
2. Adam Mioprio
3. Ian Wiliams

Top 3 w Polsce
1. Przemysław Tarnacki
2. Marek Stańczyk
3. Tobiasz Zajączkowski

To daje Wam **tylko Pantaenius**

Co oferujemy w ramach ubezpieczenia jachtu?

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

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

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

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

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

reklama

Fot. Stowarzyszenie Przyjaciele Sportu

Centrum nawigacji w Szczecinie

Pięć najlepszych marek w jednym miejscu. Możliwość porównania urządzeń i systemów nawigacyjnych. A także punkt doradczy. Pierwsze w kraju centrum nawigacji jachtowej powstaje w siedzibie szczecińskiej firmy Skaut (Marina Pogoń).

Zanim wybierzemy sprzęt do nawigacji, warto przetestować kilka modeli. *Fot. Simrad*

– Do tej pory byliśmy przedstawicielem jednej marki, ale uznaliśmy, że rynek wymaga czegoś więcej. Wzięliśmy pod uwagę sugestie klientów i postanowiliśmy otworzyć Centrum Nawigacji Wodnej – mówi Michał Imianowski z firmy Skaut. Wszystko ma działać jak na jachcie. Anteny zostaną zainstalowane na dachu budynku. Docelowo centrum zajmie pomieszczenie o powierzchni 50 m^2.

Wyobraźcie sobie salon z głośnikami w elektronicznym supermarkecie. Można się rozsiąść wygodnie w fotelu i przetestować dziesiątki głośników. W podobny sposób żeglarze odwiedzający Szczecin sprawdzą działanie urządzeń pięciu najlepszych marek na polskim rynku (Raymarine, Simrad, Lowrance, B&G i Furuno).

Klient będzie mógł godzinami testować sprzęt nawigacyjny i wybrać system jednego producenta lub skompletować własny zestaw z urządzeń różnych marek. – Ostatnio na jednym z jachtów montowaliśmy system nawigacji elektronicznej złożony z urządzeń czterech firm, choć częściej – choćby ze względów estetycznych – żeglarze wybierają wszystkie elementy jednego producenta – mówi Michał Imianowski z firmy Skaut.

Centrum będzie zarządzać stroną internetową www.centrum-nawigacji-wodnej.pl. W tym miejscu również zapoznamy się z ofertą pięciu producentów. W żeglarskim sklepie internetowym e-Skaut (www.wyposazeniejachtowe.com) już istnieje porównywarka urządzeń działająca podobnie jak porównywarka telefonów komórkowych na stronach operatorów sieci telefonicznych.

Jacht „Groupama 4” zwodowany

Zdjęcie z okładki „Wiatru” przedstawia jacht „Groupama 4”, pierwszą jednostkę klasy Volvo Open 70 pod francuską banderą. W połowie maja jacht został zwodowany w miejscowości Lorient. Jesienią Groupama 4 wystartuje w regatach Volvo Ocean Race. Załogę poprowadzi Franck Cammas.

„Groupama 4” to dawny „Ericsson 4”, zwycięzca regat Volvo Ocean Race 2008/2009 pod szwedzką banderą. Kadłub o długości 21,5 metra został umieszczony na wielkiej przyczepie, a następnie udał się w trzygodzinną podróż drogą lądową do bazy w Lorient. Po dotarciu na miejsce zespół mógł się zająć pracami wykończeniowymi.

Po zwodowaniu jacht wyruszył w próbny rejs. Franck Cammas spędził na morzu kilka godzin. Pierwsze próby wypadły pomyślnie, jacht „Groupama 4” żeglował z prędkością 19 węzłów. Cammas był zadowolony z osiągów łodzi i z tego jak reaguje na ster.

Regaty Volvo Ocean Race rozpoczynają się 5 listopada. Czy francuska załoga znajdzie się w czołówce? Tego nie wiemy, ale można się spodziewać, że regaty będą niezwykłym wydarzeniem.

Kamila Ostrowska

Fot. Yvan Zedda / Volvo Ocean Race

A.N.A.- CHARTER Sp. z o.o., ul. Miodowa 26/4.3a, 31-055 Kraków, tel. +48 12 356 52 60, tel.: +48 662 335 528, e-mail: biuro@ana-charter.com, www.ana-charter.com

CZARTERY JACHTÓW:
NORWEGIA, CHORWACJA, HISZPANIA, GRECJA, TURCJA, WŁOCHY, KARAIBY, PORTUGALIA, BAŁTYK
REGATY W GRECJI I CHORWACJI

Ana-charter
POPŁYŃ Z NAMI

REJSY MORSKIE:
NORWEGIA, WŁOCHY, GRECJA, BAŁTYK
CHORWACJA, HISZPANIA – MAROKO

15% rabatu
na rejsy dla grup zorganizowanych

PROMOCJA<26 dla osób, które nie ukończyły 26 lat
10% rabatu na wybrany rejs lub czarter z naszej oferty.

SPECJALNA OFERTA REJSÓW DLA FIRM ORAZ RODZIN Z DZIEĆMI

reklama

Lornetki i bezpieczeństwo

Dlaczego tradycyjnych urządzeń nie odkładamy do lamusa?

Na jachtach turystycznych jest coraz więcej nowoczesnych urządzeń nawigacyjnych. GPS, radary, komputery, elektroniczne mapy – czasem skipper może się poczuć jak w symulatorze myśliwca F16. Czy na pokładzie naszpikowanym elektroniką jest jeszcze miejsce dla dobrej lornetki?

Przy kompletowaniu ekwipunku na jacht czasem może paść pytanie: „po co nam lornetka, skoro na jeziorze czy na morzu wszystko widać jak na dłoni, a na dodatek wspiera nas nowoczesna technika nawigacyjna?". Mając do dyspozycji markową lornetkę, możemy zgromadzić znacznie więcej informacji o sytuacji na akwenie. W rękach doświadczonego sternika, szczególnie na uczęszczanych szlakach lub przy słabej widoczności, lornetka wciąż jest niezwykle cennym przyrządem.

Na początek przykład z Mazur. Im wcześniej podejdziemy do brzegu, tym większa szansa na znalezienie dobrego miejsca do postoju „na dziko". Ci, którzy żeglują do zmroku, często muszą się zadowolić cumowaniem w miejscach mniej atrakcyjnych, wyszukiwanych po zmierzchu. W takim wypadku z pomocą może przyjść lornetka. Dzięki niej z dużej odległości „przeszukamy" brzeg w poszukiwaniu odpowiedniego miejsca. Nie przeoczymy przy tym innych jednostek, bo przez lornetkę bez problemu odróżnimy maszt jachtu od cienkiego pnia drzewa rosnącego przy brzegu. Łatwiej też wypatrzeć kadłuby innych łodzi, które przy obserwacji gołym okiem mogą zlewać się z zaroślami. Dotyczy to zwłaszcza jednostek starszych, o niskiej burcie i malowanych w ciemne kolory. A co, jeśli umówiliśmy się na nocleg ze znajomymi i trzeba się wzajemnie odnaleźć? Lornetka będzie bardzo pomocna. Szczególnie gdy nie ma zasięgu telefonii GSM.

Wracamy na morze. Załóżmy, że zmierzamy do portu, w którym będziemy po raz pierwszy. Gdy jesteśmy już blisko główek, jedynymi pomocnymi narzędziami mogą być locja, przewodnik, mapa i lornetka. Za jej pomocą odszukamy pławy, które wskazują tor podejściowy. Będąc na torze, szybko zlokalizujemy nabieżniki, prowadzące jacht do celu. Im szybciej je wypatrzymy, tym więcej czasu pozostanie na korektę kursu. Podobnie w porcie. Za pomocą lornetki szybciej odczytamy sygnały dawane przez obsługę nabrzeża, np. dotyczące miejsca postoju.

Niektórzy z nas ślepo wierzą we wskazania GPS, ale przecież ten system bywa zawodny. W czasie żeglugi na dużych szerokościach geograficznych i podczas wysokiej aktywności Słońca, należy się liczyć nie tylko z zorzami polarnymi, ale także z zakłóceniami działania kompasu i GPS. W takich sytuacjach pozostaje nam dobra lorneta i mapa. Ponadto, na niektórych obszarach współrzędne wskazywane przez GPS obarczone są błędem wynikającym z wzajemnego przesunięcia układów współrzędnych mapy i GPS. Kilka lat temu przepłynąłem jachtem przez środek jednej z chorwackich wysp – tak przynajmniej wynikało z mapy widocznej na monitorze laptopa.

Na morzu bez przerwy wypatrujemy dużych jednostek pasażerskich i handlowych. Za pomocą lornetki łatwiej ocenimy rozmiar statku, jego odległość od naszej łodzi oraz prędkość, z jaką się zbliża. Będzie ona też przydatna podczas rozpoznawania znaków specjalnych, które mijana jednostka może sygnalizować. Prawidłowe odczytanie sygnalizacji utraty manewrowości, wycieku czy trałowania może mieć duże znaczenie dla naszego bezpieczeństwa. Skrajną sytuacją wymagającą użycia lornetki może być akcja ratunkowa, podczas której liczy się szybkość odnalezienia dryfującego lub przewróconego jachtu albo nawet osoby przebywającej w wodzie. Tu rola lornetki jest nieoceniona.

> W rękach doświadczonego sternika, szczególnie na uczęszczanych szlakach lub przy słabej widoczności, lornetka wciąż jest niezwykle cennym przyrządem.

Planując zakup lornetki, należy odpowiedzieć sobie na pytania, czego oczekujemy od sprzętu oraz w jakich warunkach pogodowych będziemy go używać. Pierwsze kryterium, jakie musi spełniać lornetka eksploatowana na wodzie, to oczywiście wodoszczelność i hermetyczna konstrukcja. Dzięki temu urządzenie bez problemu zniesie bryzgi słonej wody, a nawet pełne zanurzenie (o ile nie trwa ono zbyt długo). Wodoszczelną i hermetyczną konstrukcję mają m.in. lornetki Nikon serii EDG, Monarch, Marine, Action EX, Sporter EX czy StabilEyes.

Żeglarska lornetka powinna mieć możliwie najjaśniejszy obraz oraz szerokie pole widzenia. Ostrość ludzkiego wzroku i zdolność do rozpoznawania kolorów oraz szczegółów pogarsza się w słabych warunkach oświetleniowych. Dlatego warto mieć sprzęt, który nawet w ciemności gwarantuje dobrą widoczność. Najjaśniejszy obraz zapewniają duże lornetki o parametrach 7x50 czy 8,5x56, np. Marine 7x50 IF WP lub Monarch 8.5x56 DCF. Dobre właściwości optyczne mają także mniejsze urządzenia o parametrach 8x42 czy 8x40, jak EDG 8x42 i Action EX 8X40 CF.

Pole widzenia lornetki decyduje o tym, jak duży obszar obejmiemy wzrokiem. Parametr ten ma wpływ m.in. na łatwość odnajdywania obiektów. W żeglarstwie najlepiej spisują się lornetki o polu widzenia wynoszącym 6 stopni lub większym. Należy pamiętać, że duże pole widzenia idzie w parze z niewielkim powiększeniem, więc wszystkie lornetki o powiększeniu od 7x do 10x będą się dobrze spisywały na pokładzie.

Kolejnym ważnym parametrem jest ergonomia lornetki, a zwłaszcza wygoda i pewność chwytu w jednej dłoni. Warto też zwrócić uwagę na dodatkowe funkcje: wbudowany kompas dostępny m.in. w modelu Nikon Marine 7x50 CF WP Compass. Rozwiązanie to pozwala odczytać namiary w czasie obserwacji. Skala widoczna jest w polu widzenia jednego z okularów, a podświetlenie diodą LED umożliwia nawigację także po zmroku. Pionowa i pozioma skala kątowa może być stosowana do określania odległości od latarni morskich czy wież kościołów.

Po przeanalizowaniu wszystkich parametrów technicznych z pewnością łatwiej będzie można dobrać lornetkę odpowiednią dla naszych potrzeb.

Marcin Górko

Materiał powstał przy współpracy z firmą Nikon Polska.

Czarter Jachtów na Bałtyku DELPHIA D 37 | D 37.2 | D 40
kontakt: Marina Górki Zachodnie czarter@delphiayachts.eu www.delphiayachts.eu tel/fax: (22) 420 35 05
reklama

Bezpieczeństwo przede wszystkim

Rozpoczyna się czwarta edycja kampanii społecznej „PGNiG Bezpiecznie nad wodą”

Kampanii „PGNiG Bezpiecznie nad wodą” towarzyszą regaty jachtów Delphia 24.

Sezon zaczął się w tym roku od tragicznego wypadku na Jeziorze Powidzkim. W majowy weekend zginęli żeglarze z Wielkopolski. Dlatego zachęcamy was, by wykorzystać każdą okazję do nauki udzielania pierwszej pomocy i poznawania zasad bezpiecznego wypoczynku. Pierwszy w tym sezonie rodzinny piknik „PGNiG Bezpiecznie nad wodą” odbędzie się pod koniec czerwca w Mikołajkach.

„PGNiG Bezpiecznie nad wodą” to ogólnopolska kampania edukacyjna (w ubiegłym roku w sześciu piknikach wzięło udział ponad 100 tys. osób). Celem projektu jest promocja aktywnego i bezpiecznego wypoczynku. Żeglarze, miłośnicy innych sportów wodnych oraz turyści spędzający lato nad wodą poznają zasady bezpiecznej kąpieli i biorą udział w treningach udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Nie brakuje atrakcji dla najmłodszych oraz konkursów. W sobotnie wieczory odbywają się widowiskowe koncerty.

W trakcie tegorocznych pikników przedstawiciele WOPR oraz Falck przeprowadzą pokazy ratownictwa. Organizator będzie promował europejski numer alarmowy 112 oraz numer ICE (In Case of Emergency; w nagłym wypadku). To numer do osoby, którą należy powiadomić, gdy wydarzy się coś zagrażającego naszemu życiu lub zdrowiu. Możemy go zapisać na specjalnej karcie, którą zawsze powinniśmy mieć przy sobie, oraz w książce adresowej telefonu komórkowego (telefon może być oznaczony naklejką; będą one rozdawane podczas pikników). Numer wybranej osoby (lub osób) powinien być zapisany jako ICE 1 i ICE 2. To ułatwi ratownikom i lekarzom kontakt z bliskimi osób, które uległy wypadkowi. Umożliwią identyfikację rannych oraz zdobycie ważnych informacji o stanie ich zdrowia czy przyjmowanych lekach. Osoby, które odbiorą telefon zapisany pod symbolem ICE, powinny odpowiedzieć na podstawowe pytania dotyczące zdrowia poszkodowanego.

Akcja „PGNiG Bezpiecznie nad wodą” to także promocja zdrowego stylu życia i żeglarstwa. Atrakcją każdego weekendu są wyścigi jachtów klasy Delphia 24 One Design. To regatowe łódki, których załogi od kilku sezonów rywalizują o mistrzostwo kraju i Puchar Polski. Tego lata rozegranych zostanie aż dziesięć imprez, pięć z nich zaliczanych jest do cyklu „PGNiG Bezpiecznie nad wodą”. Delphia 24 to monotypowy jacht z ciężkim szybrowym mieczem. Wszystkie kadłuby, maszty i żagle są jednakowe, a załogi nie mogą dokonywać żadnych przeróbek mogących poprawić własności nautycznych. Przed rokiem rywalizacja w cyklu „PGNiG Bezpiecznie nad wodą – Delphia Cup” była tak zacięta, że o końcowym sukcesie decydował ostatni wyścig w ostatnich regatach. Zwyciężył jacht „Ford Kuga” (Spójnia Warszawa) ze sternikiem Andrzejem Czapskim. Drugi (z tą sama liczbą punktów) był jacht „PGNiG Bezpiecznie nad wodą” (YKP Warszawa) ze Zbigniewem Kanią za sterem. Brąz wywalczyła załoga Piotra Kowalewskiego na jachcie „Indygo” (JKW Poznań). W tym roku flota powiększy się o cztery nowe jachty klasy Delphia 24.

Ratownicy grupy Falck uczą udzielania pierwszej pomocy.

Czasem nam się wydaje, że o bezpieczeństwie na wodzie wiemy dużo. Mamy kamizelki, śledzimy prognozy pogody, nie wypływamy z portu, gdy wieje ponad sześć stopni Beauforta lub gdy niebo przybiera kolor ciemnego granatu. Więc po co nam imprezy promujące odpowiedzialne zachowanie na wodzie? Odpowiedź znajdziecie na stronie 16. Uczyć powinni się wszyscy. Także ratownicy ze służb, które zmierzają nam na pomoc.

PGNiG Bezpiecznie nad wodą 2011
Mikołajki, 24-25 czerwca
Kołobrzeg, 9-10 lipca
Polańczyk, 30-31 lipca
Gdynia, 13-14 sierpnia
Mrągowo, 20-21 sierpnia

Fot. PGNiG Bezpiecznie nad wodą

PGNiG BEZPIECZNIE NAD WODĄ

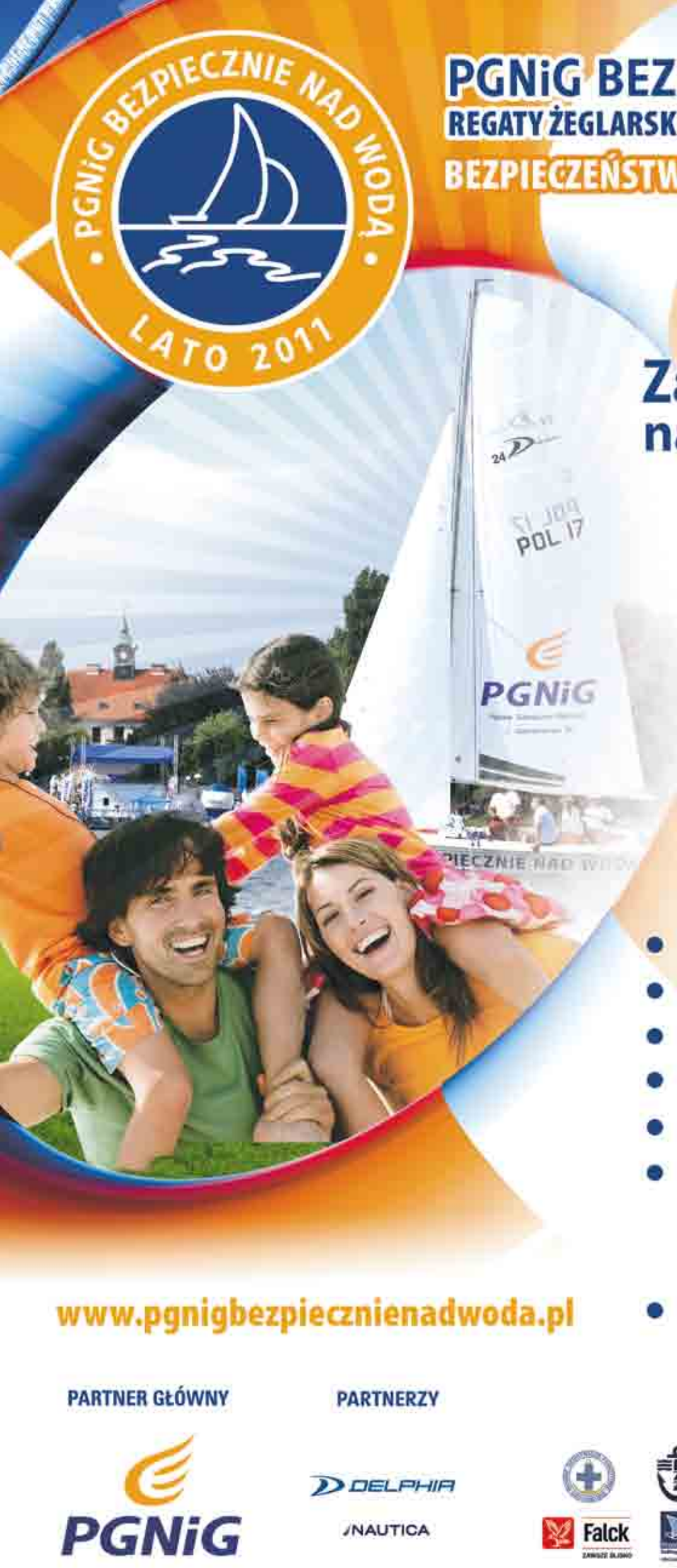
LATO 2011

PGNiG BEZPIECZNIE NAD WODĄ

REGATY ŻEGLARSKIEGO PUCHARU POLSKI DELPHIA CUP

BEZPIECZEŃSTWO • EKOLOGIA • ŻEGLARSTWO

Honorowy Patronat
Ministra Sportu i Turystyki



Zapraszamy na piknik rodzinny:

MIKOŁAJKI	24-25.06.2011
KOŁOBRZEG	9-10.07.2011
POLAŃCZYK GM. SOLINA	30-31.07.2011
GDYNIA	13-14.08.2011
MRĄGOWO	20-21.08.2011

- konkursy i zabawy
- Eko olimpiada
- występy Nasty Ladies
- regaty żeglarskie
- pokazy WOPR i FALCK
- koncerty gwiazd:
  Leszcze, IRA, Ania Wyszkoni
  Sidney Polak oraz szanty
- wiele innych atrakcji

www.pgnigbezpiecznienadwoda.pl

PARTNER GŁÓWNY

PGNiG

PARTNERZY

DELPHIA

NAUTICA

Falck

tvn meteo

WIATR

WP.PL

RZECZPOSPOLITA

ZET

Tragedia na Jeziorze Powidzkim

Wrócił po swoją dziewczynę uwięzioną w przewróconym jachcie. Oboje utonęli

Pierwszy dzień maja. Jezioro Powidzkie w Wielkopolsce. Przy silnym wietrze przewraca się jacht kabinowy typu Mak. Udaje się uratować trzy osoby, które były w kokpicie. Dziewczyna i chłopak (24 i 32 lata) giną uwięzieni w kabinie. Czy akcję ratunkową przeprowadzono prawidłowo?

Załoga wypożyczyła łódź we wsi Ostrowo. Późnym popołudniem, przy silnym porywie wiatru, jacht się przewrócił. Dziewczyna z Turku i chłopak z Piły zostali uwięzieni w kabinie. Z relacji świadka (żeglarza z łodzi, która była w pobliżu) wynika, że mężczyzna na chwilę wydostał się spod jachtu. Być może po to, by pokazać swojej dziewczynie, że można to zrobić. Ona jednak bała się zanurkować, nie chciała wypłynąć. Po chwili chłopak wrócił pod jacht. Oboje zginęli.

Po 27 minutach od wypadku pojawiła się motorówka z trzema strażakami z OSP Ostrowite. Dwóch z nich wskoczyło do wody. Nie udało im się dostać do uwięzionych w kabinie. Nie było też szansy na postawienie łodzi, choć próbowano wykorzystać linę. Strażacy starali się nawiązać kontakt z żeglarzami. – Słyszeliśmy głos kobiety, ale nie potrafię powiedzieć, czy ona nas słyszała – mówili później. W końcu podjęto decyzję o holowaniu Maka do brzegu. Świadkowie zdarzenie twierdzą, że z jachtu dochodziły głosy zawodzenia i wołania o pomoc. Według raportu przygotowanego po wypadku, holowanie trwało pięć minut. W trakcie akcji ratunkowej na miejsce dotarła ekipa zawodowych strażaków ze Słupcy. Pomogli ściągnąć jacht na brzeg. Po wycięciu otworu w kadłubie wydobyto kobietę i mężczyznę. Niestety, półgodzinna reanimacja nie powiodła się.

Pytań pojawia się bardzo wiele. Dlaczego podjęto decyzję o holowaniu jachtu? W którym momencie uwięzionym żeglarzom zabrakło powietrza? Radosław Jakubowski, członek łódzkiego WOPR, który wraz z grupą znajomych przebywał tego dnia nad Jeziorem Powidzkim, pyta, dlaczego strażacy nie pozwolili mu na przyłączenie się do ekipy ratunkowej. „Śmiem twierdzić, że gdyby zabrali nas na pokład, po dopłynięciu do przewróconego jachtu bylibyśmy w stanie uratować tych ludzi. Dysponowaliśmy sprzętem i umiejętnościami do wyprowadzenia ich spod pokładu" – mówił na ławach poznańskiego wydania „Gazety Wyborczej" Radosław Jakubowski. Rzecznik prasowy strażaków stwierdził tymczasem, że korzystanie z pomocy osób, których strażacy nie znają, może przynieść więcej szkody niż pożytku.

Po kilku dniach od tragicznego zdarzenia strażacy zwracali uwagę na fakt, że akcja ratunkowa prowadzona była w niezwykle trudnych warunkach. Na jeziorze była wysoka fala, a woda miała zaledwie 5° C. Tomasz Krajnik, naczelnik Oddziału Operacyjnego Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Poznaniu, przypomniał, że latem 2009 roku strażacy również prowadzili akcję ratunkową, holując jacht, i wówczas akcja zakończyła się powodzeniem.

Prokuratura Rejonowa w Słupcy wszczęła śledztwo w sprawie nieumyślnego spowodowania śmierci żeglarzy. Chce także sprawdzić, czy akcja ratunkowa została przeprowadzona prawidłowo. Skontrolowany zostanie również stan techniczny jachtu.

Krzysztof Olejnik

Zbigniew Kurowicki, szef Mazurskiego WOPR.

Wywróconego jachtu nie wolno holować

Zbigniew Kurowicki, prezes Mazurskiego WOPR, dla magazynu „Wiatr":

Przewróconego jachtu nie wolno holować. Ratownik powinien wejść pod łódkę bez sprzętu nurkowego (jedynie z maską i ewentualnie z przypiętą do paska tzw. butlą ucieczkową, która w razie potrzeby zapewni powietrze na kilka minut). Ratownik musi uspokoić osobę uwięzioną w kabinie lub w kokpicie i nakłonić ją do wypłynięcia spod kadłuba. Nie można manewrować przewróconym jachtem, w którym są ludzie, bo wówczas woda napływa do wnętrza i usuwa poduszkę powietrzną. Trzy lata temu dwóch naszych młodych ratowników (18 i 19 lat) zdołało wyciągnąć spod jachtu turystkę z Niemiec, osobę słusznych rozmiarów. To naprawdę można zrobić. Ćwiczymy takie sytuacje na szkoleniach, mamy specjalny jacht, który wywracamy. Strażacy biorący udział w akcji na Jeziorze Powidzkim zapewne nie byli przygotowani do takich działań.

Zdarza się, że osoba uwięziona w jachcie znajduje się w ogromnym stresie i nie sposób jej nakłonić do wypłynięcia. Wtedy ratownik wchodzi do kokpitu z butlą nurkową i uwalniając z niej powietrze, dopompowuje poduszkę powietrzną. Zapewnia w ten sposób wystarczającą ilość tlenu i nie dopuszcza do zatonięcia jachtu. Wielokrotnie wykonywaliśmy takie ćwiczenia. Jeśli uwalniamy powietrze z butli, jacht się unosi. Powolne i bardzo ostrożne holowanie możliwe jest tylko wówczas, gdy uwięzionej osobie towarzyszy ratownik ze sprzętem nurkowym i utrzymuje stałą łączność z osobami niosącymi pomoc.

Strażacy prowadzący akcję na Jeziorze Powidzkim powinni skorzystać z pomocy łódzkich ratowników WOPR, którzy byli tego dnia na miejscu. Straż pożarna (ochotnicza czy państwowa) ma mnóstwo zadań na głowie i nie jest służbą wyspecjalizowaną w ratownictwie jachtowym. Mają sprzęt pływający, mogą ewakuować ludzi z terenów powodziowych, wyciągnąć topielca z wody, ale o specjalistycznym ratownictwie wiedzą tyle, ile my o gaszeniu pożarów. Wiemy, jak wygląda gaśnica i potrafimy jej użyć, ale to nie znaczy, że jesteśmy fachowcami i poradzimy sobie w każdej sytuacji.

PGNiG BEZPIECZNIE NAD WODĄ LATO 2011
PARTNER GŁÓWNY PGNiG
PARTNERZY DELPHIA NAUTICA Falck
www.pgnigbezpiecznienadwoda.pl
tvn meteo WIATR WP.PL RZECZPOSPOLITA

HUNTER
MARINE CORPORATION
We Go The Distance

15-22 Stóp • the EDGE Żaglówka Motorowa • 27-38 Stóp
39-50 Stóp • Centralny Kokpit 45-50 Stóp

www.maan.pl

MAAN®

MAAN Sp. z o.o.
Podole 9, 05-600 Grójec
tel./fax. +48 48 664 50 56
tel.kom. 0-606-912-321
info@maan.pl

WIATR I WODA

Targi Sportów Wodnych i Festiwal Żeglarski

www.wiatriwoda.pl

WIATR I WODA – NA WODZIE

4 – 7 sierpnia 2011
Marina Gdynia

GDYNIA
Żeglarska Stolica Polski

Organizator: YACHT EXPO
Organizator Wykonawczy: murator EXPO
Współorganizator: GDYNIA moje miasto
Sponsor: Henri Lloyd
Partner: Żagle
Współpraca: GOSiR
Patron: WASPAR.PL
Współpraca Medialna: WIATR magazyn dla żeglarzy

reklama

Aparat Nikon D5100

Lustrzanka D5100 została zaprojektowana z myślą o miłośnikach fotografii oczekujących zaawansowanych rozwiązań oraz dużych możliwości kreatywnego robienia zdjęć i filmowania. Aparat wyposażono w obrotowy ekran LCD, czułą matrycę o rozdzielczości 16,2 mln pikseli, precyzyjny 11-punktowy autofocus oraz możliwość nagrywania filmów w jakości full HD z szybkością do 30 klatek na sekundę. Cena aparatu Nikon D5100 z obiektywem AF-S DX Nikkor 18-55 mm f/3.5-5.6G VR to 3,2 tys. zł.
Źródło: www.nikon.pl

Światła i znaki na śródlądziu

„Światła i znaki nawigacyjne na śródlądziu", nowa publikacja wydawnictwa Alma-Press, zawiera zestawienie oznakowań śródlądowych szlaków wodnych i statków, a także podstawowe sygnały dźwiękowe. Logiczny układ treści pozwala na szybką identyfikację znaków i świateł w trakcie żeglugi. Zastosowano specjalną technologię druku i odpowiedni papier, by książka była wodoodporna. Cena: 19,99 zł.
Źródło: www.almapress.com.pl

Zestaw epoksydowy

Zestaw naprawczy w połączeniu z matą lub tkaniną szklaną służy do napraw znacznych dziur i ubytków na dużych powierzchniach. Produkt posiada dobrą przyczepność do różnych podłoży. Można go nakładać na podłoże niezagruntowane, także na stali lub aluminium, na laminaty poliestrowe, epoksydowe i drewno. Służy do wypełniania ubytków znajdujących się powyżej i poniżej linii wodnej. Minimalna temperatura użycia wynosi 10°C. Czas schnięcia: 7 godzin (w temperaturze 20°C).
Źródło: www.sea-line.eu

Kamizelka Deckvest Zero

Kamizelka Deckvest Zero firmy Spinlock o wyporności 50N jest wyjątkowo lekka. Zaprojektowano ją dla osób uprawiających wyczynowe żeglarstwo. Dzięki idealnemu dopasowaniu i elastyczności kamizelka nie krępuje ruchów w czasie wyścigu. Nie nasiąka również wodą, szybko wysycha, a dolny ściągacz ułatwia dopasowanie. Kamizelka dostępna jest w czterech rozmiarach.
Źródło: www.majer.com.pl

Kamizelka Secumar

Kamizelkę Secumar Jump Racer można nosić jednocześnie ze spodniami trapezowymi. Neopren w talii chroni przed zimnem. Komora na napoje może pomieścić trzy litry płynu. Miękka pianka Airex zapewnia komfort noszenia. Kamizelki są szyte w trzech rozmiarach: 40-70 kg, 60-100 kg oraz 90-120 kg.
Źródło: www.bakista.pl

Simrad Broadband Radar

Simrad 3G Broadband Radar ma 30 proc. większy zasięg dzięki czemu pozwala na jeszcze lepszą identyfikację celów oddalonych od łodzi nawet o 24 mile morskie. Zużywa 1/10000 energii typowych radarów impulsowych. Emituje pięć razy mniej energii niż przeciętny telefon komórkowy. Jest bezpieczny w użytkowaniu i może być instalowany w miejscach gdzie dotąd było to niemożliwe.
Źródło: www.parker.com.pl

Torba na każda okazję

Damska torba w marynarskie prążki dopasowana do kolekcji odzieży Henri Lloyd. Wykorzystano stylistykę marynarskiego płóciennego worka. Torba sprawdzi się na weekendowych rejsach po zatoce, na plaży, a także jako modny i niezobowiązujący dodatek do miejskiej kreacji na lato.
Źródło: www.henrilloyd.com.pl

Polo Henri Lloyd

Klasyczna dopasowana koszulka polo z delikatnym, inspirowana klimatem ekskluzywnych brytyjskich klubów sportowych. Jakość przewiewnej bawełny pozwala cieszyć się z zakupu znacznie dłużej niż jeden sezon.
Źródło: www.henrilloyd.com.pl

Rękawice żeglarskie

Oceaniczne skórzane rękawiczki żeglarskie Marine Pool AGT 20. Są nieprzemakalne, oddychające i ciepłe. Posiadają szybkę, przez którą możemy sprawdzić godzinę na zegarku. Cena: 256 zł. Cena promocyjna: 204 zł.
Źródło: www.ezeglarski.pl

Galanteria z podartych żagli

Nie wyrzucajcie podartych żagli windsurfingowych. Można je bowiem naprawić w taki sposób, że będą wyglądać jak nowe. A jeśli jest to niemożliwe, ich fragmenty można wykorzystać jako materiał krawiecki. Z żagli powstają między innymi torby, portfele i paski do spodni.
Źródło: www.forward-sails.pl

WIATR na regaty

nordCUP

Zlot regatowców

Pół tysiąca zawodników i 15 klas. Zapraszamy na Baltic Sail Nord Cup

Nord Cup to jedna z największych polskich imprez regatowych. W tym roku organizator spodziewa się 160 jachtów i 500 zawodników. W Górkach Zachodnich zobaczymy aż 15 typów łodzi. Od małych mieczówek klasy Europa po morskie jachty kabinowe. Formularz zgłoszeniowy można wypełnić na nowej stronie regat: www.nordcup.pl.

Regaty Nord Cup towarzyszą imprezie Baltic Sail Gdańsk, podczas której nad Motławę przybywają żaglowce z kilku państw. Bazą regat jest marina Galion (AZS) w Górkach Zachodnich. W tym roku Nord Cup został podzielony na dwa przedłużone weekendy. Pierwsza część regat (dla jachtów mieczowych) rozegrana zostanie od 2 do 4 lipca, druga część (dla jachtów balastowych) – od 8 do 10 lipca. Takie rozwiązanie zmniejszy tłok w marinie i ułatwi zawodnikom wodowanie jachtów oraz rezerwowanie noclegów w hotelu „Galion", w domkach w marinie, w okolicznych ośrodkach czy na polu namiotowym.

Podczas regat Nord Cup po raz pierwszy odbędzie się eliminacja Pucharu Polski Jachtów Kabinowych w klasach T1, T2 i T3. To szósta w tym roku impreza tego cyklu (o najwyższym współczynniku grade 1). PPJK to regaty z 15-letnią historią. Przez cały sezon żeglarze spotkają się aż na 12 regatach eliminacyjnych oraz na finałowych zaplanowanych na drugi weekend września.

W tym roku na Zatokę Gdańską powróci po rocznej przerwie klasa Omega. W regatach zadebiutuje olimpijski Star. Dla klas Hobie 16, Hornet i Nautica 450 impreza będzie mieć rangę mistrzostw kraju (dla łodzi Nautica 450 to także jedna z trzech eliminacji nowego cyklu Euro Cup). Sternicy z klasy Europa rozegrają eliminacje do mistrzostw świata. – Nord Cup to doskonała okazja do integracji środowisk żeglarskich skupionych wokół różnych typów łodzi – mówi Michał Korneszczuk, organizator imprezy.

Organizatorzy wyznaczą na Zatoce Gdańskiej cztery akweny regatowe. W komisjach sędziowskich i obsłudze technicznej będzie pracować 26 osób. O bezpieczeństwo i prawidłowy przebieg rywalizacji zadba aż 18 łodzi technicznych i sędziowskich. W sobotę 9 lipca, podobnie jak w ubiegłym roku, rozegrany zostanie wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna. Tym razem będzie miał on nową trasę: Brzeźno – molo w Sopocie – Górki Zachodnie. Wystartują w nim jachty klasyfikowane według formuły ORC i KWR, jachty klasy Żagle 500 oraz jachty klas T1, T2, T3.

Na sobotę 2 lipca w bazie regat w Górkach Zachodnich zaplanowano grillowanie i koncert (początek o godz. 20.00). W sobotę 9 lipca na Długim Targu w Gdańsku odbędzie się wręczenie Bursztynowego Pucharu (godz. 19.00). Tego samego dnia, w namiocie Baltic Sail przy Motławie, zaplanowano przyjęcie dla załóg (godz. 19.30).

Przed rokiem wyścigi w klasie Hobie 16 odbyły się w międzynarodowej obsadzie. *Fot. Karolina Korneszczuk*

Star

Kilowa, niezwykle prestiżowa dwuosobowa klasa olimpijska. Na Starze żegluje wielu słynnych żeglarzy, więc poziom jest niezwykle wysoki. Konstruktor: Francis Sweisguth (1911 rok). W ubiegłorocznych mistrzostwach Polski rozegranych w Gdyni ścigało się dziewięć Starów (w tym osiem polskich). Na regatach Nord Cup klasa Star będzie po raz pierwszy.

Nautica 450

Dwuosobowa łódka z genakerem. Dla regatowców i amatorów szukających wyzwań i szybkiej żeglugi. Polska konstrukcja z 2008 roku. Projekt wykonali Eugeniusz i Robert Ginterowie. Każdy nowa łódka otrzymuje kolejny numer – jak w klasie Laser. Zwodowano ich już prawie 40. Najwięcej trafiło do Niemiec.

Europa

Jednoosobowa klasa międzynarodowa skonstruowana w 1960 roku. Projektant: Alois Roland. Od igrzysk w Barcelonie (1992 rok) do igrzysk w Atenach (2004 rok) Europa była konkurencją olimpijską dla kobiet. Najliczniej reprezentowana klasa na ubiegłorocznych regatach Nord Cup (31 łódek).

Magazyn WIATR partnerem medialnym regat Baltic Sail NordCUP 2011

Sponsor główny: PGE Energia Odnawialna S.A.

Partnerzy: Gdańsk morze możliwości, Województwo Pomorskie

Sponsorzy: yego dla mężczyzn, argocard, North Sails, Eljacht, Ocean Sails, Vector Sails, S@il-ho!, Brands, Nautica

Klasa Europa wciąż popularna

Tej łódce niektórzy wróżyli szybkie odejście w zapomnienie. A tymczasem Europa, niegdyś olimpijska łódka dla pań, nie tylko ma się dobrze, ale nawet zyskuje coraz większą popularność.

Za sterem Marek Kaczmarek z Jacht Klubu Wielkopolski.

W 2004 roku, podczas igrzysk w Atenach, Europa pożegnała się z olimpijskim programem (zastąpiła ją łódka klasy Laser Radial). Wydawało się wówczas, że ten wyjątkowo udany i wdzięczny jacht zostanie zepchnięty na margines. W Polsce liczba zawodników i zawodniczek rywalizujących w tej konkurencji zmniejszyła się o jedną trzecią. Ale okazuje się, że młodzi żeglarze zaczęli wracać do tej klasy. Na ubiegłorocznych regatach Nord Cup Europa była najliczniej obsadzoną konkurencją (31 łódek). Na mistrzostwach kraju klas nieolimpijskich rozegranych we wrześniu ubiegłego roku w Górkach Zachodnich rywalizowało 40 sterników. W tym sezonie nawet na regatach w niewielkim Wolsztynie ścigały się 32 Europy. – Cieszymy się, że ta udana konstrukcja przeznaczona dla młodych żeglarzy nie wypadła z systemu rywalizacji dzieci i młodzieży. Na szczęście, udało nam się przekonać kapitanat sportowy PZŻ, że ta klasa jest potrzebna do rozwoju sportu młodzieżowego w Polsce – mówi Sławomir Kaczmarek, wiceprezydent Polskiego Stowarzyszenia Klasy Europa i trener w Jacht Klubie Wielkopolski.

W mistrzostwach kontynentu juniorów w klasie Europa startuje co roku około 100 chłopców i 80 dziewcząt (sternicy wyłaniani są w krajowych eliminacjach). W regatach na jeziorze Garda we Włoszech ścigało się w tym roku 220 łódek. W Skandynawii ścieżka kariery żeglarskiej opiera się na wykorzystaniu Europy w grupie juniorów, zanim młodzi żeglarze zdecydują się na docelową klasę olimpijską – Lasera Radiala, Standarda, albo nawet klasę dwuosobową. U nas Europa najsilniejsza jest w Wielkopolsce – w Poznaniu i w Wolsztynie. W kalendarzu Polskiego Stowarzyszenia Klasy Europa jest aż 17 imprez na ośmiu akwenach: w Poznaniu, Wolsztynie, Zbąszyniu, Rybniku, Gdyni, Gdańsku, Pucku i w Tresnej.

Czym Europa różni się od Lasera 4.7? Trener może dobrać twardość masztu do wagi zawodnika, a sternik zmieniać ustawienie masztu i żagla w zależności od warunków wietrznych. Dlatego klasa ta jest doskonała dla przygotowujących się do żeglowania na olimpijskim Laserze. Nawet zawodnicy ważący zaledwie 50 kg z powodzeniem mogą się ścigać na Europie, mimo że ma ona żagiel większy niż olimpijski Laser Standard (Laser Standard – 7,06 m^2 Europa – 7,20 m^2).

Warto zwrócić uwagę, że zawodnik myślący o jednoosobowej klasie olimpijskiej (na przykład Laser Radial w wypadku pań czy Laser Standard w wypadku panów) nie musi przechodzić z Optimista na Laser z najmniejszym żaglem 4.7. Można rozpocząć na Europie, a później spróbować sił w konkurencji olimpijskiej. Można też rozpocząć na Laserze 4.7, a następnie pójść zupełnie inną ścieżką. Sara Piasecka zdobyła na Laserze 4.7 mistrzostwo Europy, a dziś żegluje na jachcie dwuosobowym, gdyż nie ma warunków fizycznych na Laser Radial. Z pierwszych sześciu dziewcząt ubiegłorocznej Ogólnopolskiej Olimpiady Młodzieży w klasie Laser 4.7 jedynie Paulina Czubachowska przeszła do Radiala.

Popularność klasy Europa sprawiła, że dziś wtórny rynek sprzętu prawie w Polsce nie istnieje. Łódek używanych zawodnicy szukają za granicą. Także nowe jachty trzeba sprowadzać, bo w Polsce, niestety, nikt ich nie buduje. Nowy kadłub kosztuje około 4 tys. euro. Na cały nowy zestaw (z masztem, bomem, żaglem, sterem i mieczem) trzeba wydać około 7,5 tys. euro. Używany sprzęt klasy Europa można sprowadzić już za 3 tys. euro. Najpopularniejsze kadłuby powstają w Hiszpanii (www.winner.es) i w Szwecji (www.finessa.se). Więcej informacji o klasie Europa znajdziecie na stronach www.pske.pl oraz www.europeclass.org.

Krzysztof Olejnik

Snipe

Snipe (Słonka) to dwuosobowa klasa międzynarodowa. W niektórych krajach uznawana jest za łódkę przygotowawczą do olimpijskiego Stara. Słonka jest jedną z najstarszych klas regatowych – ma już 80 lat. Jest 17 lat starsza od Cadeta, 18 lat starsza od Finna, 20 lat od FD i 36 lat starsza od Tornado. Projektant: William Crosby. Dziś w Polsce w najważniejszych regatach sezonu ściga się 20-25 załóg.

Hornet

Jacht zaprojektował w 1951 roku Brytyjczyk Jack Holt, autor między innymi Cadeta i Ramblera. Przez lata Hornet rozpoznawany był przede wszystkim po desce do balastowania wysuwanej na rolkach, na której załogant siedział lub leżał po nawietrznej burcie. Dziś zamiast desek stosuje się trapezy (dla załoganta i sternika). Pod koniec lat 60. w Polsce było około 200 Hornetów. Obecnie w kraju jest kilkanaście jachtów gotowych do ścigania.

Micro

Bardzo popularna, pochodząca z Francji międzynarodowa klasa kabinowych jachtów regatowych. Polacy zdobyli na tych łódkach kilkadziesiąt medali na najważniejszych imprezach. Na Mikro ścigali się między innymi Jarosław Kaczorowski, Leon Wróbel, Stanisław Sawko, Przemysław Tarnacki i Piotr Tarnacki. W ubiegłorocznych regatach Nord Cup uczestniczyło 12 jachtów.

reklama

ŻYCZYMY UCZESTNIKOM
BALTIC SAIL NORD CUP 2011
SUKCESÓW NA WODZIE

North Sails Polska
tel. 58 352 37 13
www.northsails.pl

reklama

Fot. Sławomir Kaczmarek

NAUTICA PROMOCJA

Wypłyń na naprawdę szerokie wody.

MĘSKA RZECZ: NAUTICA

AHOJ. PRZYGODO!

Niech tego lata na twoim nadgarstku zagości stylowy zegarek, który uczyni z ciebie stuprocentowego wilka morskiego

Niezależnie od tego, czy kochasz nurkowanie, jachting, kajakarstwo, windsurfing, czy szaleństwa na szybkich motorówkach, oto zegarki stworzone specjalnie dla ludzi takich jak ty, czyli pasjonatów sportów wodnych, którzy doskonale wiedzą, czym jest niepowtarzalny styl. Każdy z czasomierzy Nautica jest zaprojektowany i wykonany tak, aby przetrwać nawet dzikie harce nad morzem, jeziorem lub rzeką. Dodatkowo każdy z nich rzuca na kolana oryginalną stylistyką - w końcu ścisłe związki z uznaną marką odzieżową Nautica, założoną w 1983 r. w Nowym Jorku, zobowiązują!

NAUTICA BFD 100 MULTI
nr ref. A15566G
CENA: 675 zł

NAUTICA NCT - 400 CHRONO
nr ref. A18546G
CENA: 755 zł

NAUTICA NCT - 400 CHRONO
nr ref. A17581G
CENA: 745 zł

NAUTICA YACHTIMER II
nr ref. A34523G
CENA: 1335 zł

Baltic Sail Nord Cup

Zawiadomienie o regatach. Gdańsk, Górki Zachodnie, 2-10 lipca 2011.

1. PRZEPISY

1.1 W regatach obowiązywać będą przepisy zdefiniowane w Przepisach Regatowych Żeglarstwa.

1.2 Będą stosowane przepisy klasowe startujących klas.

1.3 Instrukcja żeglugi może zmienić niektóre przepisy regatowe.

1.4 Jeżeli występuje konflikt między językami, obowiązuje tekst angielski

2. REKLAMOWANIE

Wymagane może być od jachtów, aby nosiły reklamy wybrane i dostarczone przez organizatora.

3. UPRAWNIENIA I ZGŁOSZENIA

3.1 Regaty są otwarte dla wszystkich jachtów klas:

Akwen A: jachty klasy Hobie 16, które rozegrają mistrzostwa Polski, jachty klasy Hornet, które rozegrają mistrzostwa Polski, jachty klasy Star.

Akwen B: jachty klasy Omega Sport i Omega Standard, jachty klasy Micro.

Akwen C: jachty klasy Europa, jachty klasy OK Dinghy, jachty klasy Nautica 450, które rozegrają mistrzostwa Polski, jachty klasy Snipe (Słonka).

Akwen D: jachty klasyfikowane według ORC Club, jachty klasy turystycznej KWR, jachty klasyfikowane według przepisów PPJK (klasy T1, T2, T3), jachty klasy Żagle 500.

3.2 Dla jachtów akwenu D zostanie rozegrany wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna, który będzie wliczony do klasyfikacji generalnej.

3.3 Uprawnione jachty mogą się zgłosić poprzez wypełnienie formularza dostępnego na stronie internetowej www.nordcup.pl, wraz z wymaganym wpisowym w terminie do 22.06.2011 (konto podane jest na stronie regat).

3.4 Zgłoszenia po terminie będą akceptowane pod następującymi warunkami: wypełnienie formularza zgłoszenia dostępnego w biurze regat oraz wniesienie opłaty wpisowej przewidzianej dla zgłoszeń po 22.06.2011.

4. OPŁATY WPISOWEGO

4.1 Wymagane są następujące opłaty wpisowego:

Klasa	Zgłoszenie przez Internet do 22.6.	Zgłoszenie po 22.6.
MP: Hobie 16, Hornet, Nautica 450	200 zł	230 zł
OKD, Europa	100 zł	130 zł
ORC Club oraz KWR do 5 osób	130 zł	160 zł
ORC oraz KWR powyżej 5 osób	150 zł	180 zł
Omega, Snipe, Żagle 500	130 zł	160 zł
T1, T2, T3, Micro, Star	150 zł	180 zł

4.2 Inne opłaty: dla klas T1, T2, T3, Micro, Star i Żagle 500 opłata wpisowa zawiera opłatę dźwigową w ramach sesji wodowania (patrz program).

5. PROGRAM REGAT

Piątek 1.07.
Dzień pomiarowy mistrzostw Polski 505, Hornet i Hobbie 16 (godz.14-18)
Rejestracja zawodników, wodowanie klas Micro i Star (godz. 18-20)
Sobota 02.07.
Rejestracja zawodników, wodowanie klas Micro i Star (godz. 8-9.30)
Oficjalne otwarcie Nord CUP 2011, odprawa sterników (godz. 9.30)
Wyścigi na akwenie A i B (godz. 11-17)
Niedziela 03.07.
Odprawa sterników (godz. 9)
Wyścigi na akwenie A (godz. 10-17), na akwenie B (godz. 10-13.30)
Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród - akwen B (godz. 15)
Poniedziałek 04.07.
Odprawa sterników (godz. 9)
Wyścigi na akwenie A (godz. 10-13.30)
Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród - akwen B (godz. 15)
Wtorek - Środa 5-6.07.
Dni zapasowe
Czwartek 07.07.
Dzień pomiarowy mistrzostw kraju klasy Nautica 450 (godz.14-18)
Rejestracja zawodników (godz. 16-18)
Piątek 08.7.
Rejestracja zawodników (godz. 8-9.30)
Odprawa sterników (godz. 9.30)
Wyścigi na Akwenie C (godz. 11-17)
Rejestracja zawodników, wodowanie klas T1, T2, T3, Ż500 (godz. 18-20)
Sobota 09.07.
Rejestracja zawodników, wodowanie klas T1, T2, T3, Ż500 (godz. 8-9.30)
Odprawa sterników (godz. 9)
Wyścigi na akwenie C (godz. 10-16), wyścigi na akwenie D (godz. 11-16)
Niedziela 10.07.
Odprawa sterników (godz. 9)
Wyścigi na akwenie C i D (godz. 10-13.30)
Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród - akwen C i D (godz. 15)
Planuje się rozegranie następującej ilości wyścigów: akwen A – 9, akwen B – 6, akwen C – 9, akwen D – 4.

6. INSTRUKCJA ŻEGLUGI

Instrukcja żeglugi będzie dostępna w biurze regat w dniu 01.07, godz. 18

7. LOKALIZACJA REGAT

7.1 Mapka dojazdu pokazuje usytuowanie portu regat.

7.2 Mapka akwenu pokazuje usytuowanie obszarów regatowych

8. TRASY

Przewidziano trasy góra - dół lub trapez na wszystkich akwenach oprócz akwenu D dnia 09.07. Tego dnia rozegrane zostaną dwa wyścigi zatokowe: Górki Zachodnie – Brzeźno oraz Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna.

9. PUNKTACJA

9.1 Jeden wyścig musi być rozegrany, aby uznać regaty za ważne.

9.2

(a) Gdy zostaną rozegrane mniej niż 4 wyścigi, wynikiem jachtu w serii będzie suma jego punktów za wyścigi.

(b) Gdy zostanie rozegranych od 4 do 8 wyścigów, wynikiem jachtu będzie suma punktów z wyłączeniem najgorszego wyniku punktowego.

(c) Gdy zostanie rozegranych 9 lub więcej wyścigów, wynikiem jachtu będzie suma punktów z wyłączeniem dwóch najgorszych wyników punktowych.

10. MEJSCA POSTOJU

Jachty muszą stacjonować w przyznanych im miejscach w porcie.

11. OGRANICZENIA W WYCIĄGANIU Z WODY

Jachty kilowe nie mogą być wyciągane z wody podczas regat bez uprzedniej pisemnej zgody komisji regatowej i na warunkach tam określonych.

12. SPRZĘT DO NURKOWANIA I PLASTIKOWE BASENY

Od sygnału przygotowania pierwszego wyścigu do końca regat, w pobliżu jachtów kilowych nie wolno używać sprzętu do oddychania pod wodą, plastikowych basenów lub podobnych urządzeń.

13. KOMUNIKACJA RADIOWA

Z wyjątkiem sytuacji, gdy jacht jest w niebezpieczeństwie, nie wolno nadawać i otrzymywać przez radio komunikatów radiowych niedostępnych dla wszystkich jachtów. Ograniczenie to obejmuje telefony komórkowe.

14. NAGRODY

14.1 Mistrzostwa Polski: trzy pierwsze załogi otrzymają medale mistrzostw Polski.

14.2 Pozostałe klasy: puchary dla załóg z trzech pierwszych miejsc w każdej klasie oraz jeden puchar w klasyfikacji za Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna.

14.3 Przewidziane jest losowanie nagród rzeczowych dla wszystkich uczestników regat.

15. ZASTRZEŻENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

Zawodnicy uczestniczą w regatach wyłącznie na własne ryzyko. Organizator nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za uszkodzenia sprzętu lub osób lub za śmierć wynikłą z uczestnictwa w regatach – przed ich rozpoczęciem, podczas trwania lub po regatach.

16. UBEZPIECZENIE

Każdy jacht uczestniczący w regatach musi być ubezpieczony na okres regat od odpowiedzialności cywilnej.

17. DODATKOWE INFORMACJE

Dla uzyskania dalszych informacji prosimy o kontakt z organizatorami: info@nordcup.pl. Więcej informacji o regatach i noclegach na stronie www.nordcup.pl.

Omega

Polska klasa narodowa. Powstała w 1942 roku. Konstruktor: Juliusz Sieradzki. Dziś flota jachtów z grupy Omega Sport liczy 40 łodzi. Około 50 rywalizuje w grupie Omega Standard. W kalendarzu regat w tym sezonie jest 10 imprez.

OK Dinghy

Jednoosobowa klasa skonstruowana w 1957 roku przez Knuda Olsena. Przez lata uznawana za klasę przygotowawczą do olimpijskiego Finna. Popularna szczególnie w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Australii, Danii i Nowej Zelandii. W Polsce żegluje około 60 łódek.

Żagle 500

Mały kabinowy jacht dla dwuosobowej załogi. Stworzony dla tych, którzy chcą się dobrze ścigać za stosunkowo niewielkie pieniądze. Od 2009 roku łódka jest oficjalną klasą Pucharu Polski Jachtów Kabinowych.

Hobie 16

Łódka, o której można powiedzieć „królowa plaż". Mały, ale dość wymagający katamaran przeznaczony dla jednej lub dwóch osób. Doskonały nauczyciel żeglugi na dwukadłubowcach. W Polsce jest ponad 20 łódek klasy Hobie 16.

klasy T1, T2, T3

Klasy jachtów formuły pomiarowej T1, T2 i T3 rywalizują w cyklu regat Pucharu Polski Jachtów Kabinowych. Regaty Nord Cup w ramach PPJK otrzymały współczynnik 1,0.

Jachty morskie ORC i KWR

KWR to Krajowy Współczynnik Regatowy dla jachtów morskich. OCR to międzynarodowa formuła regatowa uznawana przez Międzynarodową Federację Żeglarską (ISAF).

Klasa Korsar w Polsce

Przedstawiamy łódź klasy Korsar, czyli miniaturę Latającego Holendra

Grupa zapaleńców chce upowszechnić na polskich wodach łódkę Korsar. To jeden z najpopularniejszych w Europie otwartopokładowych oldtimerów. Używane drewniane jednostki można kupić na zagranicznych, głównie niemieckich, aukcjach już za tysiąc euro.

Korsar to szybka regatówka, która już przy niewielkim wietrze wchodzi w ślizg. To także rodzinna żaglówka, idealna na sobotnie i niedzielne wycieczki. Piękne obłe kształty, mahoniowy kadłub, wysoki, smukły maszt, duże białe żagle i kolorowy spinaker. Wszystko to sprawia, że Korsar jest jedną z najpopularniejszych klas łodzi żaglowych w Europie (około 5 tys. zarejestrowanych jednostek).

Powierzchnia podstawowego ożaglowania to 15 m^2. Wraz ze spinakerem daje to prawie 30 m^2 żagli. Korsar ma niewielkie zanurzenie (10 cm) oraz jest stosunkowo lekki (130 kg). Długość kadłuba wynosi 5 m, szerokość – 1,7 m. W regatach załogę stanowią dwie osoby, jednak podczas rejsów turystycznych Korsar bez większych problemów pomieści rodzinę z dwójką dzieci.

Jacht został zaprojektowany w 1958 roku. Pierwsze egzemplarze wykonano w niemieckiej stoczni Mader. Początkowo łódź była produkowana wyłącznie z obłogów, jednak z czasem wprowadzono laminat oraz zaczęto łączyć materiały (kadłub z laminatu przykryty mahoniowym pokładem). Od 1999 roku produkowane są nowe, bardziej ergonomiczne kadłuby o zaokrąglonych półpokładach, które gładko przechodzą do środka kokpitu.

Korsar porównywany jest do legendarnej klasy FD. Jest nawet nazywany miniaturką Latającego Holendra. Te dwie jednostki posiadają bardzo dużo wspólnych cech: podobny kształt kadłuba, rynnę spinakera, regulowany, obrotowy miecz oraz wanty. Wyposażone są także w pasy balastowe i trapezy ułatwiające żeglugę przy silniejszych wiatrach.

Na wielu jeziorach Europy kluby żeglarskie organizują regaty tej klasy. Do najbardziej prestiżowych należą Tydzień Travemünde oraz Tydzień Warnemünde (Niemcy), Riva Cup na jeziorze Garda (Włochy) oraz Puchar Euro Cup. Obecnie prowadzonych jest ponad 50 list rankingowych, między innymi we Włoszech, w Niemczech, Austrii, Szwajcarii i Holandii. Tylko niemiecka lista rankingowa liczy około tysiąca załóg.

Od trzech lat Korsar jest obecny również w Polsce. Początkowo była to tylko jedna żaglówka z 1968 roku [odrestaurowana przez autora artykułu w 2009 roku – przyp. red.]. Obecnie na naszych wodach pływają cztery łodzie (po jednej w Opolu i Poznaniu oraz dwie w Warszawie). Armatorzy planują założyć stowarzyszenie klasy Korsar, aby rozpowszechniać tę klasę na polskich wodach. W sezonie 2011 odbędzie się pierwszy ogólnopolski zlot oraz pierwsze amatorskie regaty. W kolejnych latach miłośnicy klasy Korsar chcą nawiązać kontakty z żeglarzami z Niemiec, Włoch i Austrii oraz zorganizować międzynarodowe mistrzostwa Polski.

Michał Wójcik

Więcej informacji o klasie Korsar na zagranicznych stronach internetowych: www.korsar.de, www.korsar.at

reklama

reklama

Łódź z filmu „Gniew oceanu”

Bądź jak George Clooney i stań za sterem jachtu Swift Trawler 44

Pamiętacie obraz „Gniew oceanu” i Clooneya walczącego na rybackim kutrze z potęgą morza? Francuska firma Beneteau oferuje jacht Swift Trawler 44, którego sylwetka łudząco przypomina łodzie z tej słynnej amerykańskiej produkcji. W kwietniu stanąłem za sterem pierwszego nowego francuskiego trawlera. Nikt z załogi nie wyrzucał sieci za burtę. Wróciliśmy za to bogatsi o niezwykłe wrażenia. Kiedy odkryjecie urok tego jachtu, przestaniecie zwracać uwagę na to, że nie ma jacuzzi i nie jest smukły jak torpeda.

Francuska stocznia Beneteau jest jedną z niewielu oferujących łodzie tego typu. Linia Swift Trawler nie była dotychczas zbyt mocno promowana, skupiono się raczej na jachtach sportowych, mogących konkurować z włoskimi konstrukcjami. Z powodu światowego kryzysu zmniejszyło się jednak zainteresowanie paliwożernymi potworami. Popularność zaczęły zdobywać ekonomiczne jachty wypornościowe lub półwypornościowe. Obserwując rynek, stocznia Beneteau wprowadziła dwa nowe modele jachtów Swift Trawler – ST34 (zastąpił dotychczasowy model 32) oraz ST44 (zastąpił model 42).

Kształt dna w łodzi Swift Trawler 44 nie różni się od starszego modelu (jedynie przedłużono o dwie stopy platformę kąpielową). Część nadwodna została natomiast gruntownie zmodyfikowana, a powierzchnia salonu zwiększyła się o metr kwadratowy. Wnętrze wykończono opatentowanym przez stocznię fornirem z mahoniu. Materiał ten nadaje wnętrzu ekskluzywnego charakteru. Na jachcie znajdziemy ogromny flybridge i dwie przestronne dwuosobowe kabiny mieszkalne. Dodatkową sypialnię uzyskamy po rozłożeniu szerokiej, dwuosobowej kanapy w salonie. Jacht zaskakuje dużą powierzchnią okien i dbałością o bezpieczeństwo. Wysokie relingi i nadburcia gwarantują bezpieczny wypoczynek także podczas rejsów z dziećmi.

Kambuz na jchcie Swift Trawler zaprojektowano w kształcie litery U.

Pokład na pierwszym piętrze

Na górny pokład wchodzimy po kilku stopniach usytuowanych z prawej strony. Umieszczono na nim szeroką kanapę w kształcie litery L, drewniany rozkładany stół, kolejną kanapę na prawej burcie, elektryczny grill z barem i oczywiście w pełni wyposażone stanowisko sterowania. Rufowa część flybridge to miejsce dla dużego pontonu, który bezpiecznie wodujemy za pomocą dźwigu mogącego unieść 140 kg. Oczywiście w tym miejscu może się znaleźć także ogromny materac słoneczny lub jacuzzi. Nawet podczas podróży w ciężkich warunkach flybridge pozostaje zaskakująco suchy. Część gościnna górnego pokładu jest osłonięta rozkładanym bimini. Można się tu schronić przed słońcem w upalne dni.

Salon na parterze

W salonie poza długą kanapą na prawej burcie znajduje się centrum multimedialne, wiele schowków i barek z kamiennym blatem oddzielający salon od bogato wyposażanego kambuza. Naprzeciw kuchni zaprojektowano dwuosobowe stanowisko sterowania. Dobry pomysł to wstawienie bocznych drzwi ze sterówki wprost na prawy półpokład i dalej na dziób. Przejście z kokpitu na prawy półpokład jest dodatkowo oddzielone drzwiami, co na pewno docenią podróżujący z dziećmi.

Pomieszczenia mieszkalne to dwie duże dwuosobowe kabiny z szerokimi łóżkami. Są one doskonale doświetlone otwieranymi bulajami – to nowość w tej linii jachtów. Kabina dziobowa ma osobną toaletę na prawej burcie oraz kabinę prysznicową na lewej. Druga łazienka służy mieszkańcom kabiny gościnnej (znajduje się po lewej

Fot. Beneteau (3)

stronie jachtu) oraz pozostałym osobom na pokładzie.

Na jacht można dostać się od rufy, przez platformę kąpielową i kokpit, a także przez wygodne drzwiczki w prawym nadburciu. Prosto z półpokładu wchodzimy wówczas na stanowisko sternika. Widoczność za sterem jest bardzo dobra niemal we wszystkich kierunkach. Jedynie gdy spoglądamy przez prawe ramię ku rufie, widoczność jest trochę ograniczona. Jacht nawet przy ostrych skrętach nie przechyla się, więc sternik nie traci pola widzenia. Jedyne, co może pogorszyć widoczność, to fale, które przy większych prędkościach spływają po oknach łodzi.

Trawler w ślizgu

Zanim rozpoczęliśmy pływanie, dokładniej przyjrzałem się łodzi i zauważyłem, że jest minimalnie przechylona na lewą burtę. Okazało się, że armator testowanego jachtu zamówił dodatkowy generator, który powodował lekkie przechylenie łodzi. Konstruktorzy Beneteau zapewnili, że w kolejnych modelach wezmą pod uwagę ciężar dodatkowych urządzeń montowanych na życzenie klienta.

Konstrukcje przypominające kutry rybackie zwykle płyną z maksymalną prędkością kilkunastu węzłów. Ale jacht Beneteau z łatwością osiąga prędkość 20 węzłów i chyba jest jedynym trawlerem niemal wchodzącym w ślizg. Podczas testowego rejsu udało nam się

Swift Trawler 44	
Długość	13,88 m
Szerokość	4,25 m
Zanurzenie	1,05 m
Wyporność	10895 kg
Zbiorniki paliwa	1500 l
Zbiorniki wody	640 l
Klasa projektowa	B12 / C14
Maksymalna moc silników	2 x 300 KM
Cena wersji standardowej	324 tys. euro netto

osiągnąć prędkość 23 węzłów. I to przy całkiem sporym zafalowaniu. Prędkość spacerową ustaliliśmy na 10-12 węzłów. Przy wszystkich prędkościach jacht łatwo radził sobie z łukami, dobrze również manewrował na biegu wstecznym, choć jak to bywa w wypadku jednostek z tradycyjnym napędem na wał, ster strumieniowy był nieocenionym sojusznikiem, zwłaszcza w ciasnej marinie.

Jacht napędzany był dwoma silnikami Volvo Penta D4 o łącznej mocy 600 KM, ukrytymi w przestronnym przedziale maszynowym pod podłogą salonu. Dojście do nich wymaga pewnego przemeblowania pomieszczenia, ale kiedy już się tam dostaniemy, nic nie stoi na przeszkodzie w przeglądzie naszego napędu.

Bardzo często rejsy testowe kończą się po krótkiej wyprawie wzdłuż wybrzeża, przeprowadzeniu wszystkich pomiarów i kilku minutach za sterem. Podczas naszego rejsu jachtem Swift Trawler 44 załoga nie chciała wracać do portu, nikt nie chciał oddać steru. Dlatego test był wyjątkowo długi. Popłynęliśmy po horyzont, a wracając, zrobiliśmy kilka nawrotów w kierunku otwartego morza. Nasz trawler to jacht, którym można wyruszyć na dalekie podboje. Moim zadaniem, ta linia łodzi to najbardziej dopracowane konstrukcje z całej oferty stoczni Beneteau.

Arek Rejs

Luksusowe kawalerki

Motorówki szyte na miarę, szybkie i bogato wyposażone

Flipper 630 OC. Środkową część dużej przedniej szyby stanowią przesuwane drzwi.

Przed miesiącem, w majowym numerze „Wiatru", prezentowaliśmy fińskie motorówki marki Bella budowane przez Bella-Veneet Oy, jednego z największych producentów łodzi z laminatów w Skandynawii. W tym numerze wracamy do tej samej fabryki – do miasta Kuopio nad jeziorem Kallavesi w środkowej Finlandii. Powstają tu także motorówki marki Flipper należące do ekskluzywniejszego segmentu łodzi.

To jachty o sportowych liniach. Ich kadłuby w przekroju przypominają literę V. Producent nie oszczędza na stali nierdzewnej ani na elementach z drewna, dzięki czemu łodzie nabierają wyjątkowego charakteru. Około 70 proc. łodzi opuszczających stocznię w Kuopio trafia na eksport.

Głównym projektantem łodzi Flipper jest Szwed Håkan Södergren. Flipper 605 WA czy nowy Flipper 705 HT to jego ostatnie prace. W branżowej prasie zbierają pochlebne recenzje za funkcjonalność, własności nautyczne, sportowe osiągi i bezpieczeństwo żeglugi. Te stosunkowo niewielkie konstrukcje wyposażone są między innymi w lodówkę, kuchenkę i ogrzewanie.

Linia marki Flipper obejmuje dziesięć typów łodzi. Niektóre z nich to bliźniacze konstrukcje różniące się jedynie rodzajem nadbudówki i aranżacją pokładu. Podczas warszawskich targów Wiatr i Woda prezentowano model 630 OC. Jacht cieszył się sporym zainteresowaniem. – To jedna z tych motorówek, o której można powiedzieć, że jeśli wpadnie w oko, to już nie sposób myśleć o żadnej innej – mówi Jędrzej Kocewicz ze szczecińskiej firmy Horyzont reprezentującej w Polsce fińskie marki Flipper, Bella i Aquador.

Flipper 630 OC to łódź na krótkie rejsy, na weekendowe wycieczki i na ryby. Na jacht można wejść przez rufę lub przez dziób. Środkową część dużej przedniej szyby stanowią przesuwane drzwi. To dość niezwykłe, by na tak niewielkiej łódce udało się zaplanować kabinę z dwoma wejściami. Na prawo od przednich drzwi znajduje się stanowisko sternika z deską rozdzielczą zaprojektowaną w taki sposób, że prowadzący jacht może się poczuć jak w aucie osobowym. Po lewej stronie jest fotel pasażera (albo pilota – jeśli zechcemy użyć słownictwa ze świata rajdów samochodowych). A w suficie zamontowano szyberdach. W tylnej części jest miejsce noclegowe dla dwóch osób. Ta łódka dostępna jest także w wersji i HT (z bardziej otwartym kokpitem) i DC (z całkowicie otwartym kokpitem).

Flipper 630 OC w podstawowej wersji kosztuje 99 tys. euro netto. Za ekskluzywniejsze trzeba zapłacić 125 tys. euro netto. Ponieważ motorówki tej marki debiutują w tym sezonie na polskim rynku, przedstawiciel stoczni przygotował ciekawą ofertę dla klientów (dotyczy wszystkich modeli i obowiązuje do końca sezonu). W cenie otrzymamy nie tylko łódź, ale także sześć kamizelek (plus dwie dla dzieci), koło ratunkowe, ploter Raymarine serii A, toaletę chemiczną, cztery odbijacze, wiosło, zapasowy zbiornik na paliwo, kotwicę, linę kotwiczną o długości 20 metrów, apteczkę, bosak oraz zestaw środków pielęgnacyjnych.

Najmniejsza motorówka z linii Flipper to 520 HT na weekendowe wycieczki dla 3-4 osób, z podwójną koją w kształcie trójkąta znajdującą się w dziobowej części kadłuba. Największa łódź to Flipper 750 HT z czterema kojami, przeszkloną nadbudówką i przestronnym kokpitem z wielką kanapą w kształcie litery U.

Flipper 630 OC w podstawowej wersji kosztuje 99 tys. euro netto.

Flipper 630 OC

Długość	6,30 m
Szerokość	2,40 m
Waga	910 kg
Zanurzenie	0,75 m
Zbiornik paliwa	105 l
Zbiornik wody	13 l
Kategoria	CE C
Silnik	55-110 KW

Więcej informacji o motorówkach z Finlandii znajdziecie na stronie internetowej www.finboats.pl.

Polskim przedstawicielem stoczni Bella-Veneet Oy jest firma Horyzont ze Szczecina, która w ofercie ma trzy marki fińskich motorówek:

Bella (www.bellaboats.fi)
Flipper (www.flipperboats.fi)
Aquador (www.aquadorboats.fi)

Fot. www.flipperboats.fi

Flipper

Salon sprzedaży:
Szczecin, 78-800
ul. Przestrzenna 23

+48 508 341 633
info@finboats.pl
www.finboats.pl

Nowość
na polskim
rynku!

Nowy maluch z Francji

Mała, szybka, dzielna i niedroga. Oto łódź, która będzie przebojem

Przyznam szczerze – do tej pory nie byłem miłośnikiem łodzi Merry Fisher z francuskiej stoczni Jeanneau. Kolejne modele niewiele różniły się od poprzedników. Dopiero gdy pojawiła się linia jachtów Marlin, serce zabiło mi mocniej.

Już na rysunkach zaprezentowanych w zeszłym roku Marlin 6 wyglądał bardzo ciekawie. A po testowym rejsie mogę powiedzieć, że ta jednostka będzie hitem nie tylko w Polsce.

Charakterystycznym elementem jest kabina wysunięta ku dziobowi. Takie umiejscowienie nadbudówki dobrze znamy z fińskich jachtów marki Targa czy z dużych łodzi rybackich. Ale to nie jedyna zmiana w konstrukcji łodzi Merry Fisher. W ciekawy sposób zaaranżowano przejścia wzdłuż kabiny w kierunku dziobu. Po prawej mamy nisko zabudowaną ścieżką, chronioną przez wysoką burtę i relingi. Po lewej przejście tworzy półpokład zbudowany niemal na wysokości krawędzi kadłuba. Dzięki temu asymetrycznemu rozwiązaniu udało się nieco powiększyć kabinę.

Na dziobie jest wygodna ławeczka i zejście zabezpieczone solidnym relingiem. Jeszcze wygodniejsze siedzisko znajdziemy w kokpicie, pod tylną ścianą nadbudówki. W podłodze umieszczono spory schowek, a na obu burtach po dwa mocne gniazda na wędki. W lewej burcie ukryto mały stolik, idealny do oprawienia świeżo złowionej ryby. Cały kokpit wyraźnie powiększył się dzięki przesunięciu nadbudówki w kierunku dziobu.

Kabiny w łodziach Merry Fisher zwykle były ciasne. Raz stawały się duszne i przegrzane, a w innych modelach zimne i otwarte na wiatr. Tym razem stocznia Jeanneau znalazła doskonały sposób na budowę niewielkiej kabiny, która byłaby zarówno ciepła, jaki i dobrze wentylowana.

Marlin 6 to łódź nie tylko na wędkarskie wyprawy.

Do kabiny wchodzimy przez boczne przesuwane drzwi na prawej burcie. Wentylację ułatwiają szklany otwierany dach oraz okna z lewej strony i na tylnej ścianie. Delikatny cień nad przyrządami nawigacyjnymi zapewnia wysunięty do przodu dach. W kabinie nie ma miejsc noclegowych dla całej załogi, ale przed deszczem bez problemu schronią się cztery osoby. Na dość wygodny nocleg może liczyć jedynie armator, ale nie wymagajmy zbyt wiele od łodzi tych rozmiarów.

Główne zalety łodzi Marlin 6 to wszechstronność zastosowania, bezpieczeństwo i oczywiście konkurencyjna cena. Uwagę zwraca ponadto niewielkie zanurzenie (zaledwie 50 cm). Łódź bezpiecznie zacumuje niemal w każdym miejscu mazurskiego szlaku. Z założenia Merry Fisher to konstrukcje dla wędkarzy, ale przecież tą łódką można również bezpiecznie podróżować z całą rodziną. I to nie tylko na śródlądziu. Ta łupina dzielnie radzi sobie z morską falą. Byłem pełen podziwu dla Marlina, kiedy cięliśmy nim krótkie fale kilwaterów z prędkością 20 węzłów.

Na zakończenie zostawiłem jeszcze jedną niespodziankę. Poza kierownicą w sterówce Marlin ma awaryjny system sterowania za pomocą rumpla. Znajduje się on na rufowej ścianie kokpitu. Może być wykorzystywany podczas połowu, kiedy wszyscy uczestnicy wyprawy biorą w nim czynny udział.

Tak oto polubiłem francuskie maluchy. Po powrocie do portu zapragnąłem mieć na własność Marlina 6. Myślę, że wielu z was po wycieczce tą łodzią będzie miało podobne odczucia.

Arek Rejs

Merry Fisher Marlin 6

Długość	6,3 m
Szerokość	2,54 m
Wyporność	1100 kg
Zanurzenie	0,50 m
Zbiornik paliwa	200 l
Zbiornik wody	20 l
Silnik	115 KM
Cena	14,9 tys. euro netto

reklama

Fot. Jeanneau (2)

Mazury w stylu retro

Wyłączmy silnik, chwyćmy za wiosła i poznajmy Mazury sprzed lat

Coraz większe jachty, mocniejsze silniki, głośniejsze porty. Jeśli chcecie od tego odpocząć, zróbcie zwrot na jezioro Gołdopiwo.

Jezioro Gołdopiwo. Cisza wynagrodzi trudy przeprawy.

Na wyprawę w stylu retro wybieramy niewielki jacht z małym zanurzeniem i niską burtą, bo czeka nas dużo pagajowania. Przygodę rozpoczynamy na wschodnim krańcu jeziora Święcajty. Wpływamy na rzekę Sapina. Pierwsze wyzwanie – trzeba położyć maszt, by przepłynąć pod mostem. Dalej będzie łatwiej. Chwila i jesteśmy na jeziorze Stręgiel. Po dniu na łódce idealnym miejscem na nocleg jest wyspa w zachodniej części jeziora. Wracamy do korzeni i rozbijamy namiot. Jest jak na bezludnej wyspie. Wokół cisza, spokój i natura.

Następnego dnia szukamy ujścia Sapiny. Znajduje się w południowej części jeziora. Czas złożyć maszt i do wioseł, bo na rzece nie wolno używać silnika. Nie przydadzą się też telefony, ponieważ nie ma zasięgu. Sapina jest szeroka na 10-15 metrów i meandruje przez piękny dziki las. Rozkoszujemy się samotnością. Po drodze mijamy zaledwie dwa gospodarstwa rolne i dwa mosty. W czasie wyprawy trudno więc liczyć na pomoc. A czasem może się przydać. – Pamiętam, że gdy płynęliśmy dezetą, a poziom wody był dosyć wysoki, specjalnie dociążaliśmy dziób, by się przecisnąć pod mostem – wspomina Grzegorz Staniszewski, który jako harcerz wielokrotnie spływał tym szlakiem.

Pokonanie sześciu kilometrów na pagajach zajmuje trochę czasu. Zmęczeni, ale szczęśliwi, dopływamy do jeziora Pozedrze. Warto sobie pozwolić na krótki odpoczynek i zejść na ląd. Tam kryje się nie lada gratka, nie tylko dla miłośników historii II wojny światowej. Serwujemy sobie krótki spacer leśnymi ścieżkami. Po kilometrze, na północny zachód od wsi Pozedrze, znajduje się Hochwald – kwatera dowódcy SS Heinricha Himmlera. Ogromny bunkier z dwumetrowymi ścianami, mogący przetrwać atak lotniczy i gazowy, składał się z dziewięciu budynków. W kwaterze były garaże, ceglane wartownie oraz bunkier Himmlera. Większość obiektów wysadzili wycofujący się niemieccy żołnierze, jednak wiele elementów tej budowli stoi do dziś.

Nasyceni historią kontynuujemy wędrówkę, która znów wiedzie Sapiną. Jej ujścia szukamy na wschodnim brzegu jeziora, mniej więcej pół kilometra od krańca południowego, który bywa mocno zarośnięty. W drodze na malutkie jeziorko Brząś (odcinek ma ok. 2 km) i jezioro Wilkus mamy dużą szansę zobaczyć żeremia bobrów. W ostatnich latach w tym rejonie znacznie powiększyła się ich populacja. Trzeba się zaczaić wieczorem, bo bobry prowadzą nocny tryb życia. Po wpłynięciu na szerokie wody czeka nas miła niespodzianka. Jezioro Wilkus jest krystalicznie czyste. Nawet gdy dopadnie nas flauta i pagajowanie zrobi się nieco uciążliwe, przynajmniej będziemy widzieć zanurzone w wodzie wiosła i ławice ryb. Noclegu tu nie polecamy, bo wokół jest mnóstwo mokradeł, więc komary mogą uprzykrzyć wieczorny biwak.

Zanim dopłyniemy do jeziora Gołdopiwo, musimy pokonać kolejny odcinek Sapiny i zmierzyć się ze śluzą Przerwanki, która w zeszłym roku obchodziła setne urodziny. Mająca 25 metrów długości konstrukcja wciąż jest obsługiwana ręcznie. Musimy poradzić sobie sami. Ta śluza miała być częścią systemu wodnego łączącego Wielkie Jeziora Mazurskie z Bałtykiem. Plan nie został zrealizowany, ale ze śluzy można korzystać do dziś. Po śluzowaniu i kilku zakrętach wypływamy na Gołdopiwo.

Przestrzeń i cisza. Wielu jachtów tu nie zobaczymy. Prawdopodobnie będziemy jedynym żaglem na jeziorze. Brzegi są wysokie i zalesione. W sezonie jest sporo kempingów z podstawową infrastrukturą turystyczną. Na zachodnim brzegu wygodnie dochodzi się do lądu, bowiem prawie wcale nie ma trzcin. Na wschodnim widać zaś malowniczo rozrzucone domy wsi Jeziorowskie, a na brzegu południowym znajduje się popularne letnisko Kruklanki, gdzie są miejsca do cumowania i sklepy. Miejscowość ma dwie atrakcje: mający XVII-wieczne elementy kościółek oraz pochodzący z czasów II wojny światowej system rowów i bunkrów zwany Giżyckim Rejonem Umocnionym (GRU).

Żeglarze lubiący lasy, koniecznie powinni się wybrać do oddalonej o godzinę marszu Puszczy Boreckiej. Kompleks leśny jest przepiękny. W jego skład wchodzą cztery rezerwaty, w których spotkać można nawet rysia. Bogactwo runa leśnego jest zadziwiające. Czy można sobie wyobrazić bardziej smakowite śniadanie niż podana na jachcie jajecznica z kurkami zebranymi poprzedniego dnia?

Po biwaku na jeziorze Gołdopiwo i nacieszeniu się samotnością, można przygotowywać się do powrotu. Tym razem będzie o wiele łatwiej. Około 25-kilometrowy odcinek pokonujemy z nurtem rzeki. Z tego dobrodziejstwa korzystają chętnie kajakarze, więc na pewno kilku miniemy. W Ogonkach trzeba uważać. Podczas wychodzenia spod mostu często wieje wiatr dopychający, a czasem przy kanale stoją sieci, w które można się zaplątać.

Wyprawa z Ogonek na Gołdopiwo, z dniem na jeziorze i wizytą w Puszczy Boreckiej, zajmie nam trzy dni. Ci, którym Mazury w sezonie wydają się zatłoczone, na pewno będą zachwyceni. Osoby lubiące żyć wygodnie, niech choć raz spróbują żeglarskiej podróży w przeszłość. Po powrocie tym bardziej docenią luksus, jakim może być chociażby używanie silnika.

Maciej Miłosz

Na wyprawę w stylu retro wybieramy niewielki jacht z małym zanurzeniem i niską burtą, bo czeka nas dużo pagajowania.

reklama

Fot. Shutterstock.com

Jachty złapane w sieć

Krajobraz po internetowej rewolucji w mazurskich czarterach

Jeszcze niedawno nikt o wyszukiwarkach czy porównywarkach czarterów nie słyszał. Dziś na rynku działa kilka firm, które ułatwiają poszukiwanie wolnych jachtów.

Na wielu zagranicznych akwenach jachty rezerwujemy przez internet. Rola armatora sprowadza się do tego, by się pojawić na kei i przekazać jacht. System działa sprawnie. Klienci i armatorzy są zadowoleni. Wszystko odbywa się szybko i bez zbędnych formalności. Trudno się więc dziwić, że moda na wynajmowanie łodzi w ten sposób dotarła na Mazury.

Jeszcze niedawno nikt o wyszukiwarkach czy porównywarkach czarterów nie słyszał. Dziś na rynku działa kilka firm, które ułatwiają poszukiwanie wolnych jachtów. Pięć lat temu w sieci pojawił się serwis mJacht.pl – pierwszy w Polsce system rezerwacji jachtów online. – To była nowość. Jeździłem po portach z laptopem i na kei tłumaczyłem armatorom, w jaki sposób będą korzystać z dobrodziejstw internetu. Nie chcieli wierzyć, że nadchodzi rewolucja w czarterach mazurskich – wspomina Daniel Żuchowski, założyciel serwisu. – W końcu techniczne nowinki przebiły się na rynek i zostały zaakceptowane przez firmy czarterowe. Dziś w bazie mamy ponad 700 jachtów i oferujemy rabaty sięgające nawet 50 proc. – dodaje Żuchowski.

Jak działa mJacht? Upragnionego jachtu możemy szukać na stronie według kilku kryteriów, segregując je według typu (łódź żaglowa lub motorowa), modelu, portu zaokrętowania, liczby osób w załodze i ceny czarteru za dobę. System działa w czasie rzeczywistym. Od razu widać, czy interesujący nas jacht jest wolny. No i możemy poczytać opinie innych użytkowników o wybranej jednostce. – Na portalu zamieszczono już ponad dwa tysiące opinii o poszczególnych jachtach. Nie kasujemy ich. Nawet jeśli są niepochlebne – dodaje Żuchowski. Za pomysłem mJachtu poszli inni. Portal na-mazurach.pl ma w swojej bazie rezerwacji online dziesięć firm i 150 łodzi. Polityka tego serwisu jest trochę inna, gdyż w przeciwieństwie do mJachtu eksponuje on dane firmy czarterowej. Możemy więc zarezerwować jacht od konkretnej znanej nam lub upatrzonej firmy. Dlaczego zatem ktoś miałby używać systemu rezerwacji, a nie kontaktować się bezpośrednio z armatorem? Łukasz Rycharski z portalu na-mazurach.pl przekonuje, że internauci przyzwyczajeni są do tego, że w sieci można kupić taniej i dlatego jego klienci otrzymują 10 proc. zniżki.

reklama

Fot. mJacht.pl (2)

W zeszłym roku powstał kolejny serwis – Interjacht.pl. Dziś ma w ofercie ponad 160 jednostek. – Armatorzy mają u nas swój panel do zarządzania i to ułatwia im pracę – mówi Elżbieta Wachowska, właścicielka portalu, która prowadzi także własną firmę czarterową. Serwis przez chwilę działał już w ubiegłym sezonie, jednak faktycznie zadebiutował na początku tego roku.

Doświadczeni użytkownicy internetowych wyszukiwarek zalecają żeglarzom szukającym jachtu przez internet ostrożność. Jeśli rezerwujemy łódkę, znając jedynie jej typ i port zaokrętowania, możemy trafić różnie. Dlatego administratorzy wyszukiwarek na ogół uważnie przyglądają się firmom, z którymi nawiązują współpracę. Ma to zagwarantować odpowiednią jakości usług.

Tu należy zadać ważne pytanie. Wyszukiwarki czarterów są wrogiem firm czarterowych czy raczej ich sprzymierzeńcem? Armatorzy, z którymi rozmawialiśmy, przeważnie chwalą sobie współpracę z właścicielami wyszukiwarek. Stanisław Podgórski z Hak Yacht Club przekonuje, że internet na zawsze zmienił rynek. – Osiem lat temu wyszukiwarki czarterów dawały mi zaledwie trzy lub cztery rezerwacje w sezonie. Dziś ponad 70 proc. umów zawieram dzięki wyszukiwarkom – mówi Podgórski. – Choć oczywiście mamy własną stronę, to wyszukiwarki są dla nas dobrym narzędziem do pozyskiwania klientów. Na zdjęciach widać, że nasze jachty są nowe i dlatego internauci chętnie je wybierają – mówi Natalia Klorek z firmy Mazurskie Jachty.

Oczywiście nie wszystkie agencje czarterowe korzystają z wyszukiwarek. Duże firmy dysponujące pokaźną flotą często tworzą własne systemy rezerwacji online, najczęściej wykorzystując gotowe oprogramowania. – Z naszej perspektywy wyszukiwarki są drogie. Mamy własny system rezerwacji, do którego zapraszamy także innych czarterujących – mówi Anita Kawala, z krakowskiej firmy Sailor.

Kilka polskich agencji, w tym Sailor, korzysta z systemu Yacht Admin i rozwija rezerwacje online na własnych stronach internetowych. Yacht Admin nie koncentruje się na czarterach, ale potrafi również obsługiwać rejsy i szkolenia żeglarskie. Firma korzystająca z tego programu może zaoferować klientom dodatkowe funkcje. Może także udostępnić kalendarz czarterowy współpracującym agentom i poszerzyć w ten sposób dostęp do swojej oferty.

Popularny mazurski jacht czarterowy Phila 880. Na portalu mJacht.pl dostępnych jest 48 takich łodzi.

Maciej Miłosz
Marcin Pawłowski

Maciej Miłosz jest instruktorem żeglarstwa i dziennikarzem publikującym w „Życiu Warszawy" i „Rzeczpospolitej".

Marcin Pawłowski jest instruktorem żeglarstwa i doktorantem na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, na którym prowadzi zajęcia z marketingu internetowego. Autorzy mają firmę czarterową Mazurskie Jachty, testowali wyszukiwarki czarterów w praktyce.

reklama

dystrybucja magazynu wiatr

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
COŻ PZŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
JK HOM, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDS i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
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, Jan 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
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charzykowy
GKM 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
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Plaża Piratów, Sopot, Mamuszki 14, tel. (58) 555 30 31
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Przystań Kusznierewicza, Swornegacie, Regatowa 1, tel. 515 034 904
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26. tel. (58) 307 39 12

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Przystań Składowo, Harsz-Składowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, ul. Lotnicza, tel. 606 783 413
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Iława, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
Gniazdo Pirata, Mikołajki, Kowalska 3, tel. 607 306 929
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
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
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
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
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
Easy Surf Shop, Poznań, Mogileńska 4, tel. (61) 653 31 92
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
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
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Szopeneria, Słomczyce 8f, tel. (63) 275 60 41
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
Tawerna Mykonos, Poznań, Plac Wolności 14, tel. (61) 853 34 36
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Sklep Funsport, Poznań, Górecka 30, tel. (61) 661 04 44
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5, tel. 601 564 334
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
15 filii Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Mokotów
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. (22) 782 20 35
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Koszykowa 54, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Lentza 35, tel. (22) 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21 *oraz* w sezonie na wszystkich jachtach agencji
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Forsail, Warszawa, Nowolipki 27, tel. (22) 654 32 61
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
Radio OKO, Ostrołęka, Korczaka 4, tel. (29) 760 76 68

KUJAWSKO–POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, Szpitalna 18, tel. (52) 30 22 184
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55

PODLASKIE

MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Przystań Czarna Perła, Augustów, Sportowa 1
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Orzeszkowej 15, tel. (85) 732 30 30

LUBUSKIE

YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
LKŻ Sława, Odrodzonego WP 23, tel. (68) 356 62 03
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231

ŁÓDZKIE

Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
Piotrkowski OZŻ, Tomaszów Mazowiecki, Zawadzka 77
JK Elektron, Bełchatów, Kujawska 4, tel. 500 147 270
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Gliniana 12, tel. (42) 676 33 58
Tawerna Keja, Łódź, Kopernika 46, tel. 609 152 420
ŁKR Latający Holender, Bronisławów, tel. 605 737 787
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

ŚWIĘTOKRZYSKIE

Sklep turystyczno-żeglarski, Kielce, Warszawska 147, tel. (41) 368 60 75

LUBELSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE

Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
DOZŻ, Wrocław, Plac Św. Macieja 5, tel. (71) 343 56 65
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Częstochowski OZŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE

Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
KŻ Fala Brzeg, tel. 604 109 715
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

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
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamirowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE

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

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

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

PROJEKT GRAFICZNY, SKŁAD:
Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: OLEJNIK MEDIA,
ul. Starowiejska 1g/11, 61–664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

REDAKCJA:
Krzysztof Olejnik – redaktor naczelny
tel. 609 190 160
redakcja@magazynwiatr.pl

REKLAMA/MARKETING:
Agnieszka Olszak – dyrektor marketingu
tel 668 802 122
reklama@magazynwiatr.pl

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

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

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

Gutkowski opłynął świat

Gutkowski zajął drugie miejsce w regatach samotników Velux 5 Oceans

Mimo licznych awarii na pokładzie „Operon Racing" Zbyszek Gutkowski zajął drugie miejsce w okołoziemskich regatach samotników. To wielki sukces polskiego sternika i przepustka do kolejnych ambitnych projektów żeglarskich.

Pod koniec kwietnia Gutkowski wyruszył z brazylijskiej Fortalezy, gdzie naprawiał bukszpryt, sztag i leczył złamane żebra. W drodze na metę czwartego etapu na jachcie „Operon Racing" znów złamał się bukszpryt, tym razem w innym miejscu. Po dotarciu do Charleston w USA Gutek miał niewiele ponad tydzień na niezbędne naprawy. W połowie maja rozpoczął się ostatni etap okołoziemskiego wyścigu żeglarzy samotników. Gutkowski w drodze do Europy rozpoczął walkę z Derekiem Hatfieldem o drugie miejsce w całych regatach. Na metę w La Rochelle wpłynął w sobotę 28 maja jako trzeci zawodnik piątego etapu. Derek był czwarty.

Zwycięzcą regat został Brad Van Liew, wygrywając każdy z pięciu etapów. Jest pierwszym Amerykaninem, który trzy razy samotnie opłynął świat w regatach.

Dziennik pokładowy Zbyszka Gutkowskiego

17 maja
Złowiony w sieć

Wjechałem w burzę. Pozostali pojechali bardziej pod brzeg i lepiej na tym wyszli. Po burzy zorientowałem się, że coś spowalnia jacht. Wziąłem kamerę do zdjęć podwodnych, włożyłem ją na wysięgniku do wody przez luk ewakuacyjny, a później obejrzałem obraz na komputerze. Miałem zaczepione na kilu kłęby starej sieci. Nie wiem dokładnie, jak długo z tym płynąłem. Udało mi się w końcu je ściągnąć, co nie było łatwe. Zastanawiałem się nad nurkowaniem, ale zobaczyłem dwie orki w pobliżu, więc zrezygnowałem z tego pomysłu. Płynę teraz na grocie zarefowanym na jeden ref. Nie mogę go wciągnąć wyżej ani zrzucić, bo zablokowany jest wózek na wysokości pierwszego salingu. Warunki nie pozwalają na wejście tak wysoko. Raz już wchodziłem na maszt przy podobnej pogodzie i nie chciałbym tego powtarzać.

19 maja
Kłopoty z masztem

Okazało się, że szyna grota jest oderwana na długości około 30 cm. Brakuje dwóch śrub, które zniknęły, trzecia wyszła tylko częściowo i jej główka przeszkadzała poruszać żaglem. Wyrzuciłem ją, bo była bezużyteczna. Próbowałem założyć nowe śruby, ale nie było jak, bo tam już nie ma gwintu. Szyna jest wygięta, udało mi się ją trochę wyprostować za pomocą młotka, ale żeby to zrobić dobrze, to trzeba by cały odcinek tej szyny zdjąć, a o tym nie ma mowy. Mam nadzieję, że nie będę musiał używać drugiego refu, bo pozycja głowicy grota wypada wtedy dokładnie w tym miejscu, gdzie szyna jest oderwana.

20 maja
Żegluga we mgle

Jest straszliwie zimno. Tak zimno nie było nawet na Oceanie Południowym. W tej chwili na zewnątrz jest jeden stopień Celsjusza. Cały czas jest mgła, już trzecią dobę. Widzę nad sobą niebieskie niebo, ale dookoła niewiele. W tej chwili znajduję się na torze wodnym pomiędzy Nową Szkocją a Nową Fundlandią, stanowiącym wejście do Zatoki św. Wawrzyńca. Ruch statków jest więc duży. Z odczytów systemu AIS wiem, że od wczoraj minąłem sześć dużych jednostek w odległości mili. Żadnej z nich nie widziałem. Obecnie płynę z wiatrem na dużym genakerze, pomaga mi też prąd, więc udaje się nadrabiać stracone mile.

21 maja
Ani słowa o kłopotach

Po trzech dniach spędzonych w gęstej i zimnej mgle widzę znowu horyzont, hurra! Jeszcze dzień w takich warunkach, a nabawiłbym się klaustrofobii. Jedyne, co było widać, to dziób „Operona", czasami mgła była tak gęsta, że nie było widać topu masztu.

Nadal udaje mi się trzymać dobrą średnią prędkość – ponad 10 węzłów. Jak na słaby wiatr to bardzo dobry wynik. Układ pogodowy lekko spowolnił flotę Eco 60 i szybko dogoniłem rywali. O problemach technicznych nie będę nic wspominał, bo nie mam ochoty być ochrzczony nowym przydomkiem – „Pan Kłopoty".

Wczoraj mijałem Halifax i pomyślałem sobie, że Derekowi musi być ciężko. Po tak długim czasie mija swój dom o rzut kamieniem i nie może się zatrzymać.

23 maja
Zmiana kursu

Zadzwonił do mnie w środku nocy dyrektor regat z informacją, że Chris ma włączony EPIRB i nie można się do niego dodzwonić. Poprosił, żebym do niego popłynął. Kiedy już byłem mniej więcej milę od teoretycznej pozycji Chrisa, dowiedziałem się, że alarm został odwołany. Dobrze, że sprawa tak się skończyła.

26 maja
Siłownik kilu pękł na pół

To się stało w nocy, był straszny huk. W pierwszej chwili myślałem, że poleciał maszt. Użyłem rumpli od awaryjnego steru. Zastosowałem też przewiązy z grubej liny typu spektra. Powinno wytrzymać do końca, wszystko jest dobrze zabezpieczone. Zmęczony jestem bardzo.

reklama

Fot. Ainhoa Sanchez / w-w-i.com

Igrzyska bez klasy Star

Brazylijska załoga Robert Scheidt i Bruno Prada. Czy MKOl pozwoli gospodarzom igrzysk walczyć o medal w klasie Star? *Fot. Rolex / Daniel Forster*

W przyszłym roku w Londynie klasa Star pożegna się z igrzyskami olimpijskimi. W 2016 roku w Rio de Janeiro nie będzie już jachtów balastowych. Taką decyzję podjęła w maju rada Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej (International Sailing Federation – ISAF). Czy Międzynarodowy Komitet Olimpijski usłyszy głosy sprzeciwu i postawi żeglarskim działaczom weto?

Klasa Star, jedna z najbardziej prestiżowych, była w programie igrzysk od 1932 roku. Do dziś tylko raz (w 1976 roku w Montrealu) żeglarze nie rywalizowali o medale olimpijskie w tej konkurencji. Dlaczego właśnie teraz wyrzucono Stara za burtę? Co sądzicie o innych decyzjach żeglarskich działaczy?

Poprosiliśmy o rozmowę Tomasza Chamerę, dyrektora sportowego w Polskim Związku Żeglarskim.

Magazyn „Wiatr": Co ISAF chce osiągnąć, dokonując zmian w programie igrzysk? Czy działacze mają jakiś plan?

Tomasz Chamera: Powołana przez prezydium ISAF Komisja Olimpijska (Olympic Commission) w ubiegłym roku opracowała kilkudziesięciostronicowy dokument, który miał przedstawiać strategię rozwoju żeglarstwa sportowego, szczególnie konkurencji olimpijskich. Wynikiem opracowania były dyskusje i rekomendacje prezentowane przez Komisję Rywalizacji Sportowej (Events). Jednym z wniosków był zamiar zerwania z praktyką dokonywania znaczących zmian w programie igrzysk co cztery lata. Działacze wiedzą, że narodowe federacje muszą planować kampanie olimpijskie, liczyć budżety, szkolić zawodników. Nie możemy być co chwilę zaskakiwani zmianami. Rada ISAF bierze pod uwagę także koszty przygotowań olimpijskich oraz organizacji regat Pucharu Świata w poszczególnych klasach. Wysokie koszty kampanii to jedna z przyczyn wyeliminowania klasy Star. Zrezygnowano także z match racingu kobiet. Organizacja regat meczowych w obecnej formie zaczyna przerastać możliwości budżetowe organizatorów.

Na posiedzeniu rady ISAF przeważała walka polityczna. Tak naprawdę już przed głosowaniem wydawało się, że karty są rozdane.

Ale przecież match racing pań po raz pierwszy pojawi się na przyszłorocznych igrzyskach w Londynie. Można mieć wrażenie, że działacze nie wiedzą, jaki obrać kurs, skoro wyrzucają konkurencję, która jeszcze nie zdążyła zadebiutować.

Kampania olimpijska w match racingu kobiet należy dziś do najdroższych. Wysokość wpisowego do regat w tej konkurencji bije rekordy. Aby się liczyć w rywalizacji, trzeba kupić minimum trzy jachty klasy Elliott, inwestując co najmniej w trzy załogi. Wielu narodowych związków na takie wydatki po prostu nie stać. O 12 miejsc na igrzyskach w Londynie stara się zaledwie kilkanaście państw. Dlatego podjęto decyzję o wykreśleniu tej konkurencji z olimpijskiego programu. Moim zdaniem, błędem było szybkie wytypowanie konkretnego jachtu. Przecież ideą i zaletą regat meczowych jest to, że zawodnicy ścigają się na różnych konstrukcjach.

W programie pozostała klasa 470 (kobiet i mężczyzn), dzielnie trzyma

Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński

Magazyn WIATR patronem medialnym polskiej załogi klasy Star

Sponsorzy Teamu:

PBG S.A. SUBARU HENRI LLOYD SONY make.believe VAIO GDYNIA zhik HARKEN KAENON

się Finn, choć już nie raz wydawało się, że zostanie skreślona. Poza tym mamy klasę 49er, Laser panów, Laser Radial pań... Czy każda z tych łódek jest pewniakiem na igrzyska w kolejnych latach?

Kiedyś wydawało mi się, że są konkurencje nie do ruszenia (na przykład Laser). Dziś nie jestem tego pewien. Każda klasa musi walczyć o swoje, inwestować w promocję, przebijać się na spotkaniach działaczy ISAF. Pamiętajmy, że wybór klas olimpijskich to także polityka i interesy. Dlatego dobry marketing jest niezbędny. Działacze i zawodnicy związani z klasą 470 wykonali ogromną pracę na rzecz promocji ich łódki. Podobnie funkcjonują ludzie z klasy Finn. Być może właśnie słaby PR pogrążył Stara.

A teraz niespodzianki i znaki zapytania. W komunikacie napisano, że kolejną konkurencją olimpijską w 2016 roku będzie windsurfing i/lub kitesurfing. Czy naprawdę możliwe jest to, by deska z latawcem wyparła klasę RS:X?

Nie sądzę, aby to nastąpiło w najbliższym czasie. Kitesurfing to młody, dynamiczny sport, często traktowany jako ciekawostka. Osobiście uważam, że organizacyjnie nie jest jeszcze gotowy, by stać się konkurencją olimpijską. Poza tym ze statystyk pogodowych wynika, że w Rio de Janeiro możemy spodziewać się słabych wiatrów, więc zawodnicy z kitesurfingu mogliby w ogóle nie rozpocząć rywalizacji. Jednak w 2020 roku deska z latawcem może już być znacznie silniejszą konkurencją i wówczas jej szanse na udział w igrzyskach będą spore. Ostateczne decyzje dotyczące klasy RS:X oraz kitesurfingu na igrzyskach w Rio będą efektem dodatkowych testów i zapadną w listopadzie przyszłego roku.

A co ze skiffem dla kobiet i dwuosobowym wielokadłubowcem w formule mix, czyli dla załóg mieszanych? Czy możliwe, by na igrzyska wrócił katamaran Tornado?

Tornado oczywiście ma spore szanse. To wciąż popularny katamaran. Skiff żeński zapewne będzie konstrukcją nieco mniejszą od klasy 49er. Do tej pory wiele mówiło się o łódce 29erXX, jednak skiffów jest na świecie sporo, więc nic nie jest przesądzone. Wiadomo, że będzie to konstrukcja z dwoma trapezami. Testy mają się odbyć w marcu przyszłego roku, przed regatami Pucharu Świata na Majorce.

Czy skreślenie z programu igrzysk Stara i znak zapytania postawiony przy desce z żaglem to jest cios w polskie żeglarstwo olimpijskie? W Starze mamy załogi Mateusza Kusznierewicza i Maćka Grabowskiego. W windsurfingu jesteśmy potęgą. Na ostatnich mistrzostwach świata Piotr Myszka zdobył złoto, a Przemek Miarczyński srebro. Wydaje się, że bez Stara i bez deski możemy mieć niewielkie szanse na medal...

Trudno przewidzieć, co się będzie działo za cztery czy za pięć lat. Nie wiemy, czy Mateusz i Dominik mieliby ochotę na kolejną kampanię olimpijską. Nie wiemy, czy młodzi zawodnicy klasy RS:X będą osiągać takie wyniki jak ich starsi koledzy. Dlatego nie uważam, by Polska była poszkodowana. Na miarę naszych możliwości musimy walczyć o dobre wyniki w innych konkurencjach. Osobiście, po ostatnich wyborach, mam duży niesmak. Na posiedzeniu rady ISAF przeważała walka polityczna. Tak naprawdę już przed głosowaniem wydawało się, że karty są rozdane.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Mateusz Kusznierewicz

Spodziewałem się, że Star może zniknąć z programu igrzysk. ISAF zmierza do tego, by żeglarstwo było proste, łatwo dostępne i stosunkowo tanie. A Star jest skomplikowany, dla wielu nieosiągalny i kosztowny. Kilowe jachty trudno transportuje się z Europy do Australii lub do Brazylii. Logistyka dodatkowo podnosi koszty kampanii olimpijskich.

Pamiętajmy jednak o tym, że jest także druga strona medalu. Brak Stara na igrzyskach to brak największych gwiazd. Nie sądzę, by James Spithill, słynny australijski żeglarz, który właśnie zamówił nową łódkę, zechciał nagle przesiąść się na Finna lub Lasera.

Dla mnie decyzja ISAF nie ma wielkiego znaczenia. Przyjąłem ją ze spokojem. Nie sądzę, bym w 2016 roku wciąż był zawodnikiem klasy olimpijskiej. Jeśli uzyskamy z Dominikiem kwalifikację do Londynu, będą to już moje piąte igrzyska. Jestem więc olimpijskim emerytem. Poza tym mam już inne ciekawe pomysły na żeglarską przyszłość.

Maciej Grabowski

Decyzja ISAF jest dla mnie zaskakująca i smutna. Rano miałem sygnały, że Star zostaje w programie igrzysk. Wczesnym popołudniem pojawił się komunikat, że Star przepadł. Taka jest decyzja Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej, ale osobiście mocno wierzę, że Międzynarodowy Komitet Olimpijski zrobi ukłon w stronę Brazylijczyków (gospodarzy igrzysk w Rio) i mimo braku rekomendacji ISAF dla Stara pozwoli na rozegranie regat w tej klasie. Przecież Brazylijczycy mają doskonałych zawodników. Trudno mi sobie wyobrazić sytuację, by MKOl zabrał gospodarzom igrzysk wielką szansę na medal. Takich rzeczy się po prostu nie robi. Z klasą Star zamierzałem związać swoją żeglarską przyszłość. Nie widzę siebie w żadnej innej konkurencji olimpijskiej, więc mam nadzieję, że to jeszcze nie koniec gry.

Igrzyska bez jachtów balastowych to regaty bez największych gwiazd światowego żeglarstwa. Nie wierzę, że MKOl zgodzi się na to, by olimpijskie regaty straciły rangę i stały się jedynie „spartakiadą młodzieży". Sądzę, że na ostateczną decyzję w sprawie Stara będziemy musieli poczekać nawet rok.

Podczas posiedzenia rady ISAF zatwierdzono 10 konkurencji, które wezmą udział w igrzyskach olimpijskich w 2016 roku:

Windsurfing i/lub kitesurfing mężczyzn
Windsurfing i/lub kitesurfing kobiet
Jednoosobowy jacht męski – klasa Laser
Jednoosobowy jacht żeński – klasa Laser Radial
Drugi jednoosobowy jacht męski – klasa Finn
Dwuosobowy jacht męski (ze spinakerem) – klasa 470
Dwuosobowy jacht żeński (ze spinakerem) – klasa 470
Skiff męski – klasa 49er
Skiff żeński – wybór klasy w późniejszym terminie
Dwuosobowy wielokadłubowiec w formule mix – wybór klasy w późniejszym terminie

Mateusz zmienił klub

Mateusz Kusznierewicz w Gdańsku. *Fot. Łukasz Oganowski studio-a-propos.com*

Mateusz Kusznierewicz, czterokrotny uczestnik igrzysk, złoty i brązowy medalista olimpijski, zmienił barwy klubowe i został reprezentantem Gdańskiego Klubu Żeglarskiego.

Mateusz coraz mocniej zapuszcza w Gdańsku korzenie. Już nie tylko mieszka nad Motławą, trenuje na zatoce i promuje Gdańsk jako jego ambasador do spraw morskich. Teraz także związał się z gdańskim klubem.

Transfer Mateusza Kusznierewicza spowoduje zmiany również w sposobie zarządzania funduszami przeznaczonymi na sport w mieście. Władze Gdańska zapewniają, że przeznaczą dodatkowe pieniądze na szkolenie młodzieży oraz rozbudowę infrastruktury żeglarskiej. – Taki transfer byłby ogromnym wyróżnieniem dla każdego klubu – mówi Grzegorz Mańkucki, prezes zarządu GKŻ. – Obecność Mateusza w szeregach Gdańskiego Klubu Żeglarskiego jest nie tylko nobilitacją, ale i wyzwaniem dla klubu oraz władz miasta.

Dmuchawce, latawce, wiatr

Mistrzowie kitesurfingu rozpoczęli sezon. Faworyci wygrywają

Victor Borsuk, mistrz Polski w kitesurfingu. *Fot. Łukasz Nazdraczew*

Gdyby ktoś stworzył ranking najprzyjemniejszych zawodów świata, profesjonalny kitesurfing z pewnością byłby w czołówce. A może nawet na pierwszym miejscu. Wiatr, fale, plaża, podróże i nagrody pieniężne dla najlepszych. Pula nagród w tegorocznym Pucharze Polski i Mistrzostwach Polski Ford Kite Cup wynosi 95 tys. zł.

– Żyjemy sobie bez stresu, bez pośpiechu, po prostu szczęśliwie – mówiła w wywiadzie dla magazynu „Wiatr" Karolina Winkowska. – Mamy najlepsze życie, jakie można sobie wyobrazić – przekonywał nas Victor Borsuk. Polscy mistrzowie kitesurfingu nie tylko bawią się na plażach całego świata, ale także zarabiają na swoim ukochanym sporcie. Pula nagród w tegorocznym pucharze Forda wynosi 95 tys. zł (45 tys. zł to nagrody pieniężne dla zwycięzców, a 50 tys. zł to wartość nagród rzeczowych).

Karolina Winkowska i Victor Borsuk zwyciężyli w ubiegłorocznej edycji Ford Kite Cup. Czy w tym sezonie ktoś może im zagrozić? Karolina potwierdziła dobrą formę, zdobywając drugie miejsce w zawodach Pucharu Świata PKRA we Francji, gdzie zmierzyła się z najlepszymi zawodniczkami na świecie. Victor mocno trenował przed sezonem razem z zawodnikami z teamu Forda na Wyspach Kanaryjskich.

Podczas pierwszych krajowych startów, które odbyły się w połowie maja na Zatoce Puckiej (Chałupy), rozegrano jedynie konkurencję race (freestyle nie został dokończony, gdyż wiatr był zbyt słaby). O pierwsze miejsce na trasie rywalizowali Tomasz Janiak oraz zeszłoroczny zdobywca Pucharu Polski Ford Kite Cup w konkurencji race Błażej Ożóg. Po ośmiu wyścigach prowadził Tomek przed Błażejem, a na trzecim miejscu był Dominik Glogier. Drugiego dnia regat we wszystkich wyścigach zwyciężył Błażej Ożóg. Był skoncentrowany na linii startu i żeglował bardzo pewnie na wszystkich kursach, dlatego wygrał zawody. Trzecie miejsce zajął Łukasz Koński.

W sezonie zaplanowano cztery edycje Pucharu Polski. Ostanie zawody mają rangę mistrzostw kraju. W drugiej połowie czerwca zawodnicy będą rywalizować w Rewie, w połowie lipca przyjadą do Łeby, a w połowie sierpnia odbędzie się ostatnia edycja Ford Kite Cup w Juracie. Ta impreza to mistrzostwa Polski oraz eliminacje do mistrzostw świata.

Więcej informacji na stronie zawodów www.fordcup.pl

Chrońmy skórę przed słońcem

Jak to robić – radzi prof. Joanna Narbutt

Nadmierna ekspozycja na promieniowanie słoneczne podczas śródlądowych lub morskich rejsów może popsuć najlepiej zaplanowaną wyprawę. Jak chronić skórę, radzi prof. Joanna Narbutt z Łódzkiego Uniwersytetu Medycznego.

Skóra jest eksponowana na słońce o każdej porze roku. Ale latem, kiedy promienie mają największą siłę, słońce może dokuczyć najmocniej. Przykre objawy po intensywnych kąpielach słonecznych mogą wystąpić natychmiast. Pacjenci skarżą się na zaczerwienienie skóry (rumień), obrzęk, oparzenie, pieczenie skóry, a czasem na gorączkę. Po dłuższym czasie możemy obserwować przesuszenie skóry, utratę elastyczności, przebarwienia, czyli nieregularne rozmieszczenie pigmentu, zmarszczki, rozszerzone naczynia krwionośne, a w dalszej perspektywie, nawet po wielu latach, rozwój nowotworu.

Dlaczego słońce atakuje?

Promieniowanie słoneczne może uszkadzać materiał genetyczny w komórkach (DNA). Zdolności te wykazują zarówno krótkie promienie ultrafioletowe UVB (290-320 nm), jak i długie UVA (320-400 nm). Promienie UVA o każdej prze roku potrafią wnikać głęboko do skóry właściwej i uszkadzać włókna kolagenowe. Nie chronią nas przed nim ani szyby okienne, ani samochodowe. Natomiast promieniowanie UVB działa głównie w sezonie żeglarskim (wiosna i lato). Co z tego wynika? Skórę musimy chronić przez cały rok. Nie dajmy sobie wmówić, że opalenizna jest przejawem zdrowego stylu życia i odporności. Taki pogląd wciąż jest powszechny w wielu środowiskach. Badania jednak dowiodły, że słońce wywołuje wiele niekorzystnych efektów. Powoduje starzenie się skóry, tworzenie się wolnych rodników i naraża nas na choroby nowotworowe.

Czy skóra obroni się sama?

Nasza skóra na szczęście nie jest całkowicie bezbronna. Potrafi walczyć ze szkodliwym promieniowaniem poprzez pogrubienie naskórka (to bariera mechaniczną) oraz poprzez zwiększenie produkcji melaniny przez melanocyty. Gromadzenie się tego barwnika wywołuje brązowienie skóry. Powstaje w ten sposób naturalny filtr, który chroni DNA komórek przed promieniowaniem ultrafioletowym, zabezpiecza przed tzw. fotostarzeniem i powstrzymuje tworzenie wolnych rodników. Widzimy zatem, że opalenizna wcale nie jest atrybutem atrakcyjności, a jedynie mechanizmem obronnym organizmu.

Skoro nasza skóra jest taka inteligentna, to po co nam dodatkowa ochrona w postaci preparatów z filtrami? Niestety, naturalne mechanizmy obronne nie wystarczą, by ustrzec się przed skutkami nadmiernej ekspozycji na słońce. Szczególnie jeśli mamy jasną karnację. Naukowcy przekonują do stosowania fotoprotekcji. Co to oznacza? Unikajmy kąpieli słonecznych, gdy słońce jest najwyżej (od 10.00 do 16.00). Nośmy ochronne okulary i kapelusze. Skrywajmy skórę pod odzieżą posiadającą Ultraviolet Protection Factor (UPF). I stosujmy preparaty z filtrami.

Fot. Thinkstockphotos.com

reklama

Jak działa filtr w kremie?

Filtry przeciwsłoneczne mogą być chemiczne lub mineralne (fizyczne). Te pierwsze zbudowane są z substancji organicznych o silnych właściwościach absorbujących promienie UV. Filtry mineralne tworzą na skórze fizyczną barierę odbijającą promienie. Zawierają dwutlenek tytanu lub tlenek cynku. Dzięki specjalnej formule chemicznej krem nie zostawia widocznego osadu. Filtry chemiczne to substancje, które wnikają w powierzchowne warstwy naskórka i pochłaniają energię światła słonecznego, przetwarzając ją na nieszkodliwe ciepło. Najskuteczniejsze filtry chemiczne to Tinosorb M, Tinosorb S, Parasol 1798, Mexoryl XS i Mexoryl XL. Wszystkie chronią przed promieniami UVA i UVB.

Każdy z produktów ochronnych posiada określona wartość Sun Protection Factor (SPF wynosi od 2 do 50). Pamiętajmy jednak, że nie ma kremu, który zatrzyma całe promieniowanie UVB. Jeśli nasz środek posiada wskaźnik 30, to zatrzyma 97 proc. promieni ultrafioletowych atakujących skórę.

Jak dobrać preparat?

Jeśli skóra jest wrażliwa i na kremy z filtrami chemicznymi reaguje zaczerwienieniem i świądem, korzystajmy z preparatów zawierających filtry mineralne, bez konserwantów, detergentów i substancji zapachowych (na skórę skłonną do podrażnień zawsze stosujmy preparaty zapewniające maksymalną ochronę). Idealne są preparaty jednocześnie chroniące i koloryzujące, dzięki którym ograniczymy dodatkowe nakładanie na skórę podkładów koloryzujących.

W wypadku skóry naczyniowej preparaty także powinny mieć wysoką fotoprotekcją przed promieniami UVA i UVB. Podobnie jak przy skórze alergicznej, nie powinny zawierać konserwantów, detergentów i substancji zapachowych. W niektórych preparatach są dodatkowo kompleksy roślinne (zielona herbata, ziarna soi, miłorząb japoński), które mają zdolność hamowania wzrostu naczyń (VEGF – vascular epidermal growth factor), co odgrywa istotną rolę w rozwoju rumienia. Poza tym zmniejszają zaczerwienienie, działają kojąco na skórę i odpowiednio ją nawilżają. Preparat powinien być także wodoodporny i fototrwały o lekkiej konsystencji i naturalnym kolorycie – nie będzie wówczas zatykał ujść gruczołów łojowych.

Osoby z cerą trądzikową zwykle mają trudności z wyborem właściwego preparatu. Ochrona przed słońcem jest w ich wypadku szczególnie istotna, gdyż preparaty lecznicze przeciwdziałające trądzikowi uwrażliwiają skórę na działanie promieni słonecznych. Mogą mieć także właściwości fototoksyczne (tetracyklina), sprzyjając powstawaniu przebarwień. A tymczasem preparaty chroniące przed słońcem zwykle mają tłustą, dość ciężką konsystencję, co przyczynia się do powstawania zaskórników i często zmniejsza skuteczność leków przeciwtrądzikowych.

Dla pacjentów ze skórą łojotokową opracowano preparaty przeciwsłoneczne zawierające kompleksy (między innymi z glukonianem cynku) mające stabilizować wydzielanie łoju, zmniejszać liczbę zaskórników i hamować rozwój mikroorganizmów odpowiedzialnych za rozwój stanu zapalnego. W preparatach tych znajdują się także substancje złuszczające, zmniejszające zaczerwienienie, wygładzające naskórek i zwiększające jego nawilżenie oraz poprawiające koloryt skóry. Preparaty te nie zawierają detergentów, mają też lekką konsystencję.

Jeśli nasza skóra ma przebarwienia lub była poddawana zabiegom dermatologii estetycznej, które same w sobie mogą sprzyjać hiperpigmentacji pod wpływem ekspozycji na promienie ultrafioletowe, powinniśmy skorzystać z kremów z maksymalną ochroną przeciw promieniom UVB i UVA. Produkty te zawierają substancje wzbogacone między innymi o glabrydynę, co ogranicza ryzyko rozwoju przebarwień. Preparaty te mają dobrą tolerancją, mogą być stosowane na wrażliwą skórę wokół oczu i na powieki. Na rynku farmaceutycznym dostępne są również specjalne produkty ochronne przeznaczone dla skóry dojrzałej, zawierające substancje o działaniu przeciwzmarszczkowym, mocno nawilżające skórę i wzmagające jej elastyczność.

Joanna Narbutt

Skórę musimy chronić przez cały rok. Nie dajmy sobie wmówić, że opalenizna jest przejawem zdrowego stylu życia i odporności.

Prof. dr hab. n. med. Joanna Narbutt. Specjalista dermatolog-wenerolog, adiunkt w Klinice Dermatologii i Wenerologii Uniwersytetu Medycznego w Łodzi. Jest członkiem Polskiego Towarzystwa Dermatologicznego, European Society for Dermatological Research, European Academy of Dermatology and Venereology oraz zastępcą redaktora naczelnego pisma „Dermatologia po Dyplomie".

reklama

reklama

Fot. Shutterstock.pl

BALSAM
***D-Panthenol**

ŻEL
***90% aloesu**

Działają kojąco przy oparzeniach słonecznych
Ulga dla podrażnionej i wysuszonej skóry

Zawsze razem

www.calmaderm.pl

JEDNYM DOTKNIĘCIEM UŁATWISZ SOBIE ŻYCIE.

Najbardziej satysfakcjonującym aspektem mojej pracy jest projektowanie produktów, które czynią życie łatwiejszym i przyjemniejszym takich jak nasze nowe dotykowe urządzenie NSS Sport.

To urządzenie zawiera wbudowaną kartografię, jest mocne i szybkie, wyposażone w NMEA 2000 z funkcjami sieciowymi i niezwykle wyrazisty wyświetlacz , aby umożliwić pełną kontrolę i integrację z łodzią. Przy tym wszystkim jest niezwykle proste w obsłudze. Dlaczego? Ponieważ spędziliśmy mnóstwo czasu na projektowanie interfejsu. Wystarczy wybrać się do lokalnego dealera, aby doświadczyć naszej nowej dotykowej technologii Touch Sensible.

– Aaron Coleman,
Główny Inżynier Projektu

PARKER POLAND

SIMRAD

www.parker.com.pl
www.simrad-yachting.com

I AM SIMRAD

www.parker.com.pl

życie zaczyna się dziś

European POWERBOAT of the Year 2011

QUICKSILVER®

ACTIV 675

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

PARKER POLAND

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