

JACHT MAXI 1200. SZWEDZKA TRADYCJA, POLSKA JAKOŚĆ

WIAȚR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych WRZESIEŃ 2015



Mobilne wydania w aplikacji Wiatr

JACHT GITANA Skrzydłata bestia

DONALD CROWHURST

Żeglowanie w morzu kłamstw

MAXUS 26

Mały jacht morski

REGATY „POLONEZA”

W cieniu tragicznego wypadku

film

galeria

link

audio

**Mobilne
wydania
„Wiatru”
na tabletach
i smartfonach.**

**Publikacje
zawierają filmy,
galerie zdjęć,
linki do stron
i pliki audio.**

**Szukaj
aplikacji:
Wiatr**



Available on the
App Store

ANDROID APP ON
Google play

Mobilne wydania „Wiatru” na tabletach i smartfonach

Sięgnijcie po tablet lub telefon – teraz każde mobilne wydanie „Wiatru” będzie bogatsze od publikacji drukowanej. Na tabletach i smartfonach zobaczycie filmy i galerie zdjęć wzbogacające teksty i materiały reklamowe. Będą też pliki audio. Poza tym w każdym e-wydaniu znajdziecie dodatkowe artykuły i newsy, listę punktów dystrybucji (sklepy, kluby, mariny, tawerny...) oraz tabelę wind converter do przeliczania siły wiatru w różnych jednostkach. Nie zmienia się tylko jedno: magazyn „Wiatr” pobieramy za darmo i bez logowania w aplikacji, ze strony www.wiatr.pl oraz z Facebooka (co miesiąc pismo pobiera przez internet ponad 10 000 czytelników).

Jak pobrać mobilny „Wiatr”?

Na tabletach lub smartfonach z systemem iOS odwiedzamy sklep App Store (wszystkie urządzenia mobilne Apple), natomiast na tabletach i smartfonach z systemem Android wchodzimy do sklepu Google Play. Pobieramy nową darmową aplikację Wiatr i trafiaamy do biblioteki, w której dostępne jest aktualne wydanie oraz bogaty zbiór numerów archiwalnych. Pismo można udostępniać znajomym na portalach społecznościowych, wysyłać e-mailem, wiadomością SMS lub przez aplikację Messenger. Poza tym każdy czytelnik wydania mobilnego jest informowany przez system Push o opublikowaniu nowego numeru.



Jak czytać mobilne wydania „Wiatru”?

Na tabletach i smartfonach można czytać „Wiatr”, trzymając urządzenie pionowo lub poziomo. U dołu ekranu pokazuje się galeria wszystkich stron ułatwiająca nawigację. Reklamy linkują bezpośrednio na internetowe witryny partnerów pisma. Klikając w czerwone ikony, rozpoczynamy przeglądanie galerii, odtwarzanie filmów lub plików audio. Zapraszamy do lektury „Wiatru” na tabletach i smartfonach.



10 138 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru”. Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.

www.wiatr.pl



*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania VI 2015, VII 2015, VIII 2015).

Tragiczny finał regat „Poloneza”



Najszybszy w regatach „Poloneza” Niemiec Uwe Rottgering na „Rote 66” klasy IMOCA 40.



Setka „Atom” Piotra Czarnieckiego.



Krzysztof Krygier (z lewej) odbiera puchar.

W tegorocznej edycji regat „Poloneza” udział wzięło 86 jachtów. Warunki były łaskawsze niż w ostatnich latach – wiało dość słabo, a pogoda na ogół była stabilna. Niestety doszło do tragicznego wydarzenia – śmierć poniósł samotny żeglarz Tomasz Turski, który załabiał, pracując na pokładzie.

Z udziału zrezygnował Krzysztof Baranowski – kapitan miał płynąć na jachcie „Polonez”, ale się wycofał, gdyż zapowiadała się długa żegluga w słabych wiatrach, a nie mógł przełożyć umówionych wcześniej spotkań. Miał jednak ciekawą rozmowę z uczestnikami regat. Przed startem pokazano też film o Kubie Jaworskim, którego 10. rocznica śmierci minęła w lipcu tego roku.

Najważniejsze trofeum, puchar „Poloneza”, zdobył organizator regat Krzysztof Krygier. W grupie załóg dwuosobowych najszybciej dopłynęli do mety Edward Banaszak i Andrzej Glebow (na dziewięciometrowym „Trochusie IV” zaprojektowanym i zbudowanym w Polsce).

Po starcie rozpoczęła się halsówka do wyspy Christiansø. Flota podzieliła się na dwie grupy: pierwsza żeglowała prawym halsiem wzdłuż niemieckiego brzegu, druga – lewym na północny wschód. Wariant zachodni wydawał się korzystniejszy, przed zmierzchem większość jachtów była w dobrej sytuacji. Nim nastała noc, pierwsze jednostki docierały do Bornholmu i Christiansø. Na czele żeglował Niemiec Uwe Rottgering na „Rote 66” klasy IMOCA 40. Uwagę zwracał też „Dancin Queen” (nowy

jacht typu Dehler 46) z Jerzym Matuszakiem i Piotrem Chylareckim. A także „Filmar IV” Stanisława i Adama Filipiaków (Moody 45 DS). To jacht, o którym armatorzy mówią, że wygląda jak barakowóz, bo ma komfortową i wysoką kabinę. Ale mimo to doskonale sobie radził na kursach ostrych. Nieźle żeglowały jednostki typu Delphia 37 – „True Delphia” Andrzeja Kopytko i Joanny Pajkowskiej była szybsza od „Urtiki” z młodymi żeglarzami Tomaszem Andraszewiczem i Wojciechem Zakrzewskim. Asia Pajkowska żartowała, że wystąpiła w roli autopilota. Jej partner dopowiadał jednak, że przede wszystkim w roli mentora, podkreślając, jak wiele skorzystał na tej współpracy.

W grupie ORC single, rywalizującej o puchar „Poloneza”, były przetasowania. Prowadził ubiegłoroczny zwycięzca Piotr Parzy na „Hadronie”, ale gonili go Krzysztof Krygier na „Bluefinie II” i Krzysztof Fojucik na „Ofo” (śledzenie rywalizacji było utrudnione, ponieważ o końcowym sukcesie decyduje przelicznik).

W grupie ORC double świetnie żeglowała bardzo doświadczona załoga Marek Lewenstein i Andrzej Sokołowski. Ich 28-stopowy „Asso” projektu Bruce’a Farra był doskonale przygotowany, płynął szybko i nie ustępował większym jednostkom. Andrzej Sokołowski startował w „Polonezie” już w latach 80., jest jednym z najbardziej doświadczonych uczestników, ale pozostał skromny i małomówny.

Rankiem, po niegroźnych burzach, czołówka płynęła pełnym kursem ku mecie. Postawiono spinakery i genakery. Najszybciej nadal żeglował Uwe Rottgering. Trasę pokonał w niespełna 30 godzin, a na mecie powiedział, że polskie regaty są dla niego doskonałym sprawdzianem. Wyznał skromnie, że nie był najlepszym żeglarzem, a jedynie miał najszybszy jacht.

Drugi na metę przyplłynął „Trochus IV”. – Całą zimę stroiliśmy łódź i wierzyliśmy w sukces. Nasz jacht może żeglować nawet z prędkością 18 węzłów, co przy tej długości kadłuba jest imponującym wynikiem

WYNIKI

Puchar „Poloneza”: Krzysztof Krygier, jacht „Bluefin II”

Puchar Kuby Jaworskiego i Jerzego Siudego single handed: Uwe Rottgering, jacht „Rote 66”

Puchar Kuby Jaworskiego i Jerzego Siudego double handed: Edward Banaszak i Andrzej Glebow, jacht „Trochus IV”

ORC single

1. Krzysztof Krygier, „Bluefin II”
2. Krzysztof Fojucik, „Ofo”
3. Piotr Parzy, „Hadron”

ORC double

1. Marek Lewenstein i Andrzej Sokołowski, „Asso”
2. Robert Gołąb i Andrzej Bawelski, „Avalon”
3. Marek Marcinkowski i Witold Nabożny, „Zena II”

**Jest czas na
żeglowanie i czas
na oszczędzanie.**

The Power to Perform



**Tylko teraz możesz
skorzystać z obniżki sezonowej!**

Nie czekaj - skontaktuj się z nami:

North Sails Polska

58 352 37 13

www.northsails.pl Per Heegaard photo



– powiedział na mecie Edward Banaszak. „Trochus” to chyba największa niespodzianka regat. Niewielka jednostka, przez wielu niedoceniana, zostawiła za rufą kilkanaście większych łodzi. Duże uznanie zdobył też niemiecki żeglarz Wolfgang Hirschbeck żeglujący samotnie na regatowym jachcie klasy Melges 24 zaprojektowanym dla kil-

kuosobowej załogi. Na halsówce Wolfgang każdą falę brał na klatę i o odpoczynku nie było mowy. Mimo spokojnych warunków był całkowicie przemoczony. Wygrał w grupie open jachtów mniejszych, ale na mecie był tak zmęczony, że ledwo stał na nogach.

Gdy czołówka odpoczywała już w marini, na wodzie wciąż trwała walka. Daleko za

zwycięzcą przyplłynął Bartek Czarciński na jachcie „Perła Gdynia”. 18-letni Olek Wertman, najmłodszy uczestnik w historii regat, także ukończył wyścig na dalszym miejscu, ale dobił do portu w dobrej formie.

Tekst i zdjęcia Marek Słodownik

Pełne wyniki regat na stronie internetowej www.regaty-poloneza.pl

Projekt roku LG 899



LG 899 przy kei w Świnoujściu.



„Trochus IV” – drugi jacht na mecie regat.

Nowy jacht Edwarda Banaszaka zwrócił na siebie uwagę nie tylko nowoczesnymi liniami i elegancją, ale także doskonałą żegluga w regatach „Poloneza”. Armatorowi towarzyszył na pokładzie Andrzej Glebow. Załoga zwyciężyła bezapelacyjnie w grupie open II double, ale na większe uznanie zasługuje doskonały czas – „Trochus IV” był drugi na mecie. Jednostka o długości dziewięciu metrów pokonała większe jachty. To zasługa konstrukcji, starannego wykonania łodzi oraz taktycznych umiejętności załogi.

Jacht powstał z inspiracji armatora, który od wielu lat ściga się w lokalnych regatach. Jak mówi, miał w głowie konkretny pomysł na nową jednostkę. Przygotowanie projektu zlecił Leszkowi Gonciarzowi, który był także autorem poprzedniego „Trochusa”. Krakowski projektant narysował łódź LG 899. Budowę zajął się sam armator. – Jacht powstawał półtora roku. Była to systematyczna praca po godzinach, nie spieszyłem

się – mówi Edward Banaszak. – Chciałem, by „Trochus IV” był dopracowany w najdrobniejszych szczegółach. Poprzednie jachty także budowałem sam. Nowa łódź powstała w technologii infuzji, co było nieco kłopotliwe, ale dało doskonały efekt. Tkaninę układa się na sucho i są możliwe korekty. Ponadto uzyskujemy kadłub o precyzyjnie kontrolowanych parametrach.

Łódź wykonano z włókna węglowego na przekładce. Jej masa to zaledwie 2300 kg. Balast waży 900 kg. Warto podkreślić, że „Trochus IV” ma pełne wyposażenie hotelowe: cztery koje oraz dodatkową, która powstaje

po zdemontowaniu instalacji balastu wodnego (zajmuje to kilka minut). Łódź ma kambuz z kuchenką i szafkami, toaletę, kotwicę i podłogi. Na razie brakuje tylko stołu, ale zostanie wykonany po sezonie. Zabudowa jest w kolorze jasnego klonu (na przekładce z lekkich materiałów i węgla naklejono fornir – konstrukcja jest trwała, sztywna i bardzo lekka). – Nawet do pojedynczych elementów zrobiłem formy. Kosztowało to dużo pracy, ale efekt jest zadowalający – mówi armator. Podobną metodą, ale już bez forniru, wykonano podłogi. Błaty kambuzu to także włókna węglowe. W kabinie jest dość wysoko, można się wyprostować – moje pierwsze wrażenie było takie, że to typowy cruiser. Dopiero szczegóły zdradziły regatowe aspiracje tej konstrukcji.

Ciekawostką jest system balastu wodnego. Na burtę można przepompować 250 litrów wody. Napompowanie zbiornika trwa około 12 minut, ale przepompowanie wody z burty na burtę zajmuje zaledwie dwie minuty. Sterowanie systemem jest proste. Jacht żegluguje optymalnie w przechyle do 25 stopni (dzięki balastowi wodnemu nawet w trudniejszych warunkach). Zwróciłem też uwagę na system optymalizacji pracy fok, zwłaszcza na kursach ostrych. Odciągi sterowane niewielką talią poprawiają pracę przednich żagli i pozwalają na ostrzejszą żegluga.

Osiągi jachtu to powód do dumy. Łódź bez trudu żegluguje z prędkością 12, 13 węzłów, a maksymalna prędkość, jaką uzyskała podczas regat, to 18 węzłów. Na przyszły sezon planowana jest zamiana aluminiowego masztu na węglowy. „Trochus IV” jest jedynym jachtem z czołówki ostatnich regat „Poloneza”, który został zaprojektowany i zbudowany w Polsce.

Tekst i zdjęcia Marek Słodownik

JACHT LG 899	
Długość	8,99 m
Szerokość	2,99 m
Zanurzenie	1,90 m
Grot	35 m kw.
Fok	19,50 m kw.
Spinaker asymetryczny	91,50 m kw.
Projekt	Leszek Gonciarz

Wypadek Tomka Turskiego

Do regat „Poloneza” zgłosiło się sześciu samotników na pięciometrowych łódkach typu Setka. Wystartowało pięciu, w tym aż trzech debiutantów.

Po starcie setki płyną prawym halssem i dzięki dobrej taktyce zyskują nad wszystkimi, którzy wybrali lewy. W bajdewindzie są powoli wyprzedzane przez większe jachty, ale ostatnie nie są ani przez chwilę (aż do wycofania się z regat). Taktyka jest oczywista: na halsówce, w pierwszej części wyścigu, należy stracić jak najmniej, by podczas powrotu, na pełnych kursach, na których setki osiągają spore prędkości – poprawić pozycję. Jak na łódkę z małym ożaglowaniem, zbudowaną do dalszych rejsów, Piotr Czarniecki, Rafał Moszczyński, Kuba Raszwowski i Leszek Stoch, żeglują bardzo dobrze taktycznie.

Sternicy zmagają się z żegluga pod stro-
me i krótkie fale. Około 12.40 Tomek przekazuje telefonicznie informację na ląd: „Jestem przypięty, mam lifeliny, steruje samoster. Będę go testował przez całą drogę, spróbuję nie dotykać rumpla”. „Quark” ma stacjonarny nadajnik UKF z anteną na topie masztu, więc w razie potrzeby żeglarz może nawiązać kontakt. Około 16.00 wszystkie setki robią zwrot i obierają kierunek północno-wschodni. „Quark” powoli zbliża się do „Atoma” i „Wojownika” – te dwie setki zmieniają się na prowadzeniu. Około 19.00 do Tomka podpływa Kuba Raszwowski z „Mony”. Tomek siedzi w kabinie, pokazuje się w kokpicie, skarży się na chorobę morską, ale stwierdza, że jest OK.

Na podstawie trackingu dostępnego w biurze regat zebrani zauważają, że od 22.30 jacht Tomka pokazuje różne kursy i prędkość poniżej węzła. Tracking odświeża się co 15 minut, a sytuacja się nie zmienia. Podczas porannej dyskusji w biurze zebrani zwracają na to uwagę, ale nie wzbudza to niepokoju. Jacht płynie wolniej od konkurentów, ale takie sytuacje zdarzały się w przeszłości. Kurs na Świnoujście i mała prędkość zdają się świadczyć o awarii i zamierzonym powrocie do portu. Niektórzy podejrzewają złamanie masztu lub utratę steru.

„Quark” przez dziesięć i pół godziny pokonał 27 mil, może 30. Jest 15, 18 mil od brzegu – poza zasięgiem telefonii komórkowej. Jerzy Kaczor, sędzia główny regat, planuje wypłynięcie do jachtu motorówką, ale organizatorzy nie dysponują większym jachtem zdolnym do podjęcia akcji na pełnym morzu. Zainteresowani nadal obserwują tracking, ale nikt nie zakłada czarnego scenariusza.

Sytuację na trasie śledzi też w domu Janusz Maderski, konstruktor setek. Już



Tomasz Turski.

Fot. Marek Słodownik

wcześniej zwrócił uwagę na dziwne zachowanie „Quarka”, ale miał zbyt mało informacji, by podjąć działanie. Widząc na trackingu, że do Świnoujścia wraca setka „Giga” Lecha Stocha, prosi sternika, by podpłynął do Tomka. O 17.20 „Giga” zbliża się do „Quarka”. Maszt stoi, ale jest przechylony na lewą burtę. Tomek jest pod wodą, przy dziobie z prawej burty, w napompowanej kamizelce, przyczepiony do knagi dziobowej. Prawdopodobnie nie żyje od dłuższego czasu. O 17.23 SAR przyjmuje zgłoszenie. Kilka minut później Leszek z morza potwierdza pozycję. Z portu wypływają dwie jednostki SAR.

W marinie podejmowane są próby wypożyczenia jachtu motorowego, ale ma on niesprawny akumulator. Trwa ładowanie. O 18.40 jednostka SAR wraca do Świnoujścia. Wiadomo już, że Tomek nie żyje. O 19.29 z biurem regat kontaktuje się przedstawiciel portu, pytając, czy jacht zostanie zabezpieczony i odholowany. O 19.50 motorówka sędziego głównego wypływa w morze. O 20.24 SAR pyta organizatorów czy zawiadomiono policję i czy jacht jest już holowany. Sześć minut później do „Quarka” dociera motorówka sędziego głównego. Jerzy Kaczor potwierdził później, że maszt był pochylony, a wanta luźna. Poinformował też, że wskutek zafalowania, przed główkami portu maszt się przewrócił na pokład. O 21.37 „Quark” na holu dociera do marin. Wkrótce przybywa policja i dokonuje oględzin jednostki. Na wieść o tragedii wszyscy żeglarze z setek zawracają do portu, ale dotrą do niego dopiero następnego dnia po południu.

Rano rozpoczyna się postępowanie Urzędu Morskiego. Trwa także wyjaśnianie okoliczności wypadku przez policję i prokuraturę. Do Świnoujścia przybywa rodzina Tomka, która identyfikuje ciało i zabiera z jachtu jego rzeczy. W piątek w marinie odbywa się podniosła uroczystość pożegnania żeglarza i złożenia wiązanki na pokładzie jego jachtu. Bandera do połowy masztu. Płoną znicze. W ceremonii bierze udział prawie sto osób. Jest zupełnie cicho. Koledzy z setek organizują transport i schronienie jachtu. W obliczu śmierci uczestnika regat odwołano wszystkie elementy wzbogacające program imprezy – łącznie z uroczystym zakończeniem.

Wypadek komentowano wśród uczestników. Wskazywano, że każdy płynie na własną odpowiedzialność. Zwracano uwagę, że prawie przez 17 godzin nie były znane przyczyny dryfowania łodzi. Inni zwracali uwagę na stan przygotowania jachtów, wskazując na konieczność zaostrożenia wymogów bezpieczeństwa. Dziś już wiemy, że Tomek zasłabł, stracił przytomność i nie odzyskał jej, gdy wpadł do wody, więc nie mógł się przesunąć po lifelinie ku rufie, by wrócić do kokpitu. Pozostał przypięty przy dziobie, tam gdzie wypadł.

Setka to jacht pięciometrowy, ale bezpieczny. Pokazały to rejsy Szymona Kuczyńskiego, jego start w regatach „Poloneza” dwa lata temu oraz ubiegłoroczny udział w wyścigu kilku setek. Łódź ma stosunkowo wysoką burtę, trudno na nią wejść z wody, zwłaszcza gdy nie ma relingów. Tomek miał jednak pletwy stabilizujące, po których mógł wrócić na pokład przez pawęż.

Żeglarzowi z Gorzowa bardzo zależało na udziale w regatach. Jego jacht takłowany był tuż przed startem, prace trwały także w Świnoujściu przy wsparciu innych setkowiczów. To miał być pierwszy rejs „Quarka”, wcześniej nie przechodził on żadnych prób na morzu. Trzy dni przed startem Tomek pisał na swoim blogu między innymi: „Pracy jeszcze w bród. Ale startuję na pewno. Dlatego zaniedbałem bloga, bo nie mam czasu go uzupełniać. A działa się bardzo dużo. Okulem maszt i bom. Zamontowałem ster i samoster. Dwa razy musiałem jechać do Szczecina po wanty i sztagi. Za radą Janusza zrobiłem pletwy stabilizujące. Jeszcze tylko włożyć styropian, zamocować handrelingi, szczątkowa elektryka i jadę”. Jacht Tomka nie miał ani powierzchni przeciślizgowych na dachu kabiny, ani też handrelingów na nadbudówce – armator nie zdążył ich zamontować. Ale przeciągnął lifeliny i cały czas był w kamizelce przypięty do pokładu. Żeglarz przewidział możliwość wypadnięcia za burtę i sposób powrotu na jacht. Niestety zawiódł organizm. Tomek miał 48 lat...

Marek Słodownik

Kwalifikacja do Mini Transat

Radek Kowalczyk na jachcie „Calbud 894” zajął ósme miejsce w dwuetapowych regatach Transgascogne (Polak rywalizował w grupie samotników żeglujących na łodziach prototypowych). Tym samym zdobył kwalifikację do tegorocznych regat Mini Transat. Wyścig Transgascogne wygrał jeden z faworytów: Axel Trehin na jachcie „Aleph Racing”. Dobre wyniki zanotowały jachty Ofcet 650, które po raz pierwszy rywalizowały w grupie łodzi seryjnych – zarówno pierwszy, jak i drugi etap regat wygrał Ian Lipiński.

– Mam oczywiście niedosyt, bo była szansa na podium. Możliwości jachtu przy silnym wietrze są naprawdę ogromne, płynię jak torpeda – mówił po wyścigu Radek Kowalczyk. – Do drugiego etapu wystartowałem bardzo dobrze, płynąłem szybko i widziałem rywali za rufą. Miałem jednak drobny problem techniczny z grotem, musiałem się na chwilę zatrzymać. Rywale zaczęli mnie wyprzedzać, więc chciałem zaryzykować, by szybko ich dogonić. Postawiłem code zero wcześniej niż planowałem, przy wietrze powyżej 25 węzłów. Liczyłem, że gdy wiatr będzie za silny, to go szybko zwinę. Niestety roler uległ awarii, a usunięcie usterki i podjęcie dalszej żeglugi zajęło ponad godzinę. Mijający mnie zawodnicy upewniali się, czy wszystko w porządku. Bardzo im jestem za to wdzięczny, to było budujące. Wiem, że gdybym potrzebował pomocy, na pewno bym ją otrzymał.

Tegoroczna edycja regat Mini Transat to wyścig o długości 4020 mil z francuskiego portu Douarnenez do Pointe-à-Pitre na Gwadelupie (z przystankiem na wyspie Lanzarote). Kowalczyk jest trzecim Polakiem w historii, który ukończył ten trudny wyścig i pierwszym, który chce w nim wystartować повторно. Start zaplanowano na sobotę 19 września.

Milka Jung



Zaokrąglony dziób jachtu Kowalczyka. „Calbud” wypływa ze Świnoujścia.

Bulwary wiślane otwarte

W sierpniu, z dwuletnim opóźnieniem, oddano w Warszawie pierwszy etap inwestycji między mostami Gdańskim i Śląsko-Dąbrowskim. Nad rzeką powstała promenada, pawilon rekreacyjno-usługowy, droga rowerowa oraz miejsca do cumowania statków i łodzi. Otwarcie kolejnej części bulwarów zaplanowano na przyszły rok – powstaną ogrody dydaktyczne, będzie wodny park zabaw oraz plaża. Koszt inwestycji: 122 mln zł. Bulwary wiślane to pomysł prezydenta Starzyńskiego. Prace rozpoczęto w 1935 roku i przerwano z powodu wybuchu wojny. Dzisiejsze bulwary nawiązują do pierwowzoru, ale są znacznie szersze i dwupoziomowe.

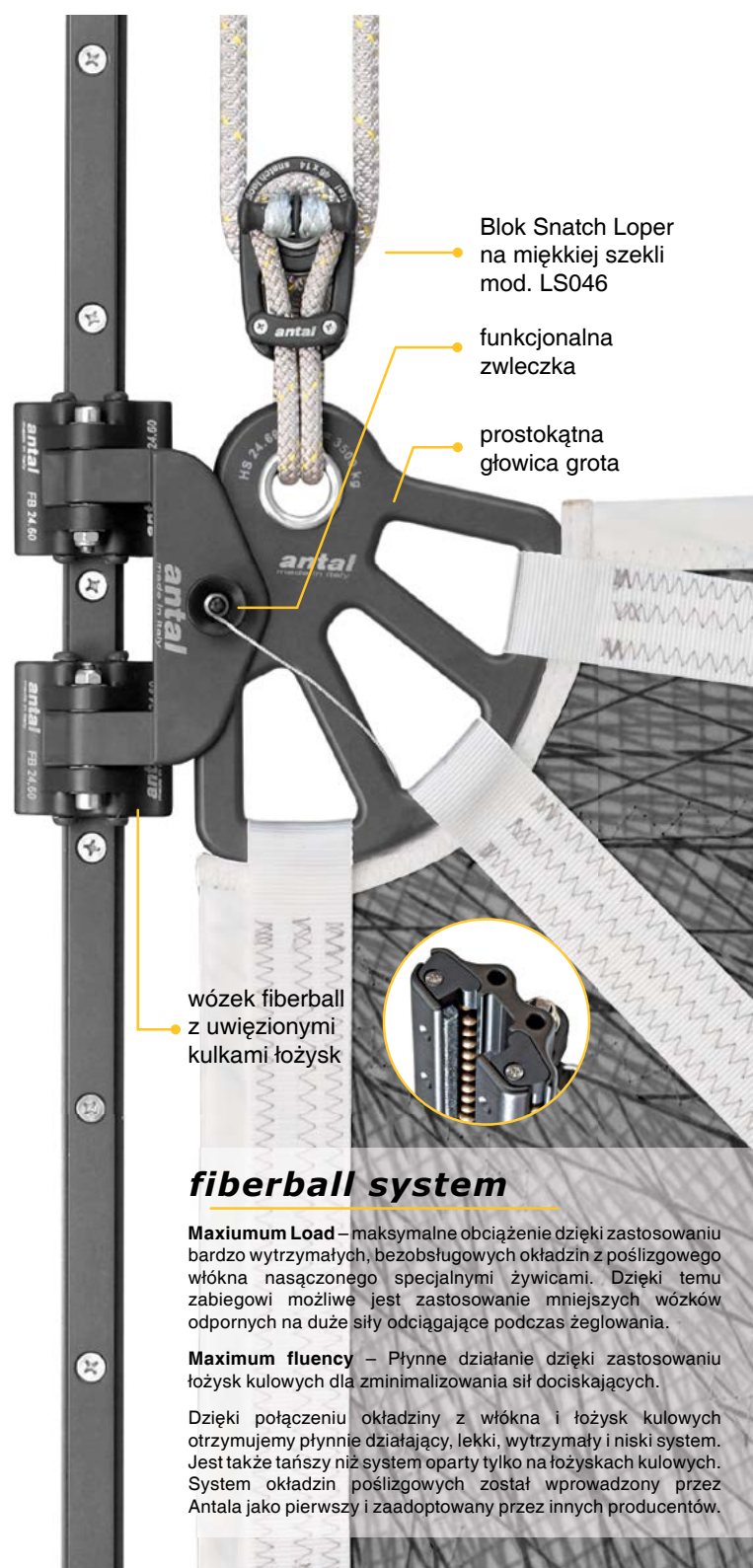
Marek Słodownik

www.wiatr.pl

FOT. MAREK WILCZEK

SYSTEM PEŁNOLISTWOWY

fiberball



fiberball system

Maximum Load – maksymalne obciążenie dzięki zastosowaniu bardzo wytrzymałych, bezobsługowych okładzin z poślizgowego włókna nasączonego specjalnymi żywicami. Dzięki temu zabiegowi możliwe jest zastosowanie mniejszych wózków odpornych na duże siły odciągające podczas żeglowania.

Maximum fluency – Płynne działanie dzięki zastosowaniu łożysk kulowych dla zminimalizowania sił dociskających.

Dzięki połączeniu okładziny z włókna i łożysk kulowych otrzymujemy płynnie działający, lekki, wytrzymały i niski system. Jest także tańszy niż system oparty tylko na łożyskach kulowych. System okładzin poślizgowych został wprowadzony przez Antal jako pierwszy i zaadoptowany przez innych producentów.

antal



Taurus Sea Power Sp.z o.o.
Dziewięć Włók 33A, 83-021 Pruszcz Gdański
taurus@taurus.gda.pl - www.goantal.pl





Tomek Bieliński, kapitan i organizator akcji „Polonez” na Wodzie.

Ponad 4000 mil „Poloneza”

W połowie sierpnia załoga „Poloneza” zakończyła drugą edycję akcji „Polonez” na Wodzie. W maju jacht wypłynął ze Szczecina na wody Bałtyku i Morza Północnego, by wziąć udział w kilku międzynarodowych imprezach i zlotach. Najpierw obrał kurs na Trójmiasto, skąd wyruszył na Litwę na start Baltic Tall Ships Regatta. Na trasie z Kłajpedy do Świnoujścia „Polonez” zajął trzecie miejsce w klasie C.

Po hucznym finale w Szczecinie załoga wyruszyła do Irlandii, gdzie niespełna miesiąc później rozpoczęła się jedna z największych imprez sezonu – The Tall Ships Races 2015. Po drodze „Polonez” pokonał wody Kattegatu, Skagerraku, Morze Północne i Kanał Kaledoński. Na trasie pierwszego etapu The Tall Ships Races z Belfastu do norweskiego Ålesund Polacy zajęli drugie miejsce w klasie C, fundując kibicom mrozący krew spektakl.

Zwycięstwo było na wyciągnięcie ręki, jednak zmienne warunki pogodowe uniemożliwiły triumf. Rejs towarzyski prowadził wzdłuż norweskiego wybrzeża na wody Skagerraku, z metą w Kristiansand. W drugim wyścigu, do duńskiego Aalborg, przeważały niesprzyjające „Polonezowi” słabe wiatry, więc nie udało się powtórzyć wyniku z pierwszego odcinka. Wypracowana przewaga pozwoliła jednak utrzymać drugie miejsce w klasyfikacji końcowej.

Z Danii jacht wyruszył w drogę powrotną do ojczyzny. Tomek Bieliński, kapitan i organizator akcji „Polonez” na Wodzie, oraz Karolina Sewera wzięli udział w regatach „Poloneza”, na które jacht zawitał pokonawszy prawie 4000 mil. Był to pierwszy start łodzi w wyścigu nazwanym jej imieniem. We wrześniu kolejne ekipy popłyną przez Norwegię, Kanał Angielski, Zatokę Biskajską i atlantyckie wybrzeże Europy w kierunku Morza Śródziemnego. A później na Wyspy Kanaryjskie. Grafiki i informacje o rejsach znajdziecie na stronie: www.poloneznawodzie.pl.

Targi w Ostródzie APJ Poland

Firma Expo Arena zaprasza wystawców i zwiedzających na targi Arena Przemysłu Jachtowego – APJ Poland. Impreza odbędzie się w hali Expo Arena Mazury, która jest jednym z najnowocześniejszych w Europie obiektów targowo-konferencyjnych (termin: 25 i 26 września – piątek i sobota). Organizator zaprasza przedstawicieli branży jachtowej oraz wszystkich miłośników żeglarstwa i sportów wodnych z Warmii i Mazur, a także z innych regionów kraju. Zaplanowano prezentacje osiągnięć pol-

skiego przemysłu jachtowego, elementów wyposażenia wnętrza, technologii do wytwarzania laminatów oraz produktów do wyposażania i konserwacji łodzi.

Na targi zaproszono ekspertów, konstruktorów, dealerów, dystrybutorów oraz właścicieli przystani. Arena Przemysłu Jachtowego w Ostródzie to okazja do nawiązania kontaktów biznesowych, zintegrowania środowiska oraz stworzenia platformy wymiany wiedzy. Szczegółowe informacje o wystawie znajdziecie na stronie internetowej www.apjpoland.pl oraz na Facebooku.

Niska woda w Wiśle

Poziom Wisły w Warszawie osiągnął w sierpniu rekordowo niski stan 51 cm. To o centymetr mniej niż trzy lata temu i najniższy poziom od czasu prowadzenia pomiarów, czyli od 1797 roku. Pomimo niskiego stanu rzeki przepływ wody był jednak nieco wyższy niż w latach 2006 i 2012, kiedy także odnotowano susze. Archeolodzy podjęli badania nad obiektami, które odsłoniła woda, a władze miasta zarządziły sprzątanie dna. Rekordowo wysoki poziom Wisły odnotowano w 2010 roku: wynosił 7,80 m. Można zatem powiedzieć, że skok pływu rzeki wynosi 7,29 m.

ARENA PRZEMYSŁU JACHTOWEGO

expo
ARENA
MAZURY

**ZACUMUJ
U NAS!**

EVENT BRANŻYSTÓW
I PRAWDZIWYCH PASJONATÓW

ZADZWOŃ I ZAPYTAJ O MOŻLIWOŚĆ
UDZIAŁU GSM +48 609 309 474

www.APJPOLAND.pl

25-26 WRZEŚNIA 15
OSTRÓDA



Zobaczyć wiatr w kinie „Wisła”

Piątą edycję warszawskiego Festiwalu Filmów Żeglarskich Jacht Film zaplanowano w tym roku na ostatnie dwa dni listopada (tydzień po łódzkich targach Boatshow). Na ekranie kina „Wisła” zobaczymy między innymi amerykański dokument „Zobaczyć wiatr” – film o świecie żeglarzy niewidomych. Poznamy czworo bohaterów przygotowujących się do mistrzostw świata w Japonii w 2013 roku. Będziemy śledzić ich żeglarskie treningi i podpatrywać codzienne życie. Poznamy zawodników, którzy prowadzą łódź, wsłuchując się w rytm uderzania fal o kadłub oraz czując w szczególny sposób wiatr na policzkach czy zmieniający się opór na sterze. Widzący członek załogi jest takty-

Bohaterowie filmu „Zobaczyć wiatr”.



kiem przekazującym wskazówki podczas wyścigu. Organizatorzy festiwalu czynią starania, by film „Zobaczyć wiatr” zaprezentowano z audiodeskrypcją dla osób niedowidzących i niewidomych.

Na otwarcie festiwalu zaplanowano pokaz amatorskich filmów nadesłanych na konkurs „A morze kręci mnie”, który ma zachęcać miłośników żeglarstwa do kręcenia własnych obrazów związanych z wodą i żaglami (prace można nadsyłać do 30 września, widzowie zobaczą filmy dopuszczone do konkursu przez jury). Autorzy będą oceniani i nagradzani zarówno przez sędziów, jak i przez festiwalową publiczność.

Miłośników oceanicznych regat z pewnością zainteresuje film „Atlantyk solo” opowiadający o regatach Mini Transat w 2007 roku. Brał w nich udział chorwacki żeglarz Šime Stipaničev. Przez 27 dni na trasie z Francji do Brazylii towarzyszyła mu jedynie kamera filmowa. Zobaczymy wyścig przez Atlantyk oczami młodego żeglarza. Obraz, który się wylania z tej opowieści, jest często zaskakujący i inny od naszych wyobrażeń o morderczym wyzwaniu podejmowanym podczas regat przez oceanicznych samotników.

Projekcjom będą towarzyszyć zapowiedzi i gawędy konferansjerów. Partnerami

5 FESTIWAL
FILMÓW
ŻEGLARSKICH
JACHTFILM



przeglądu i fundatorami nagród dla uczestników są Pomorski Związek Żeglarski, firma Henri Lloyd, Delphia Yachts, Teknos Oliva, Niebieska Szkoła, magazyn „Wiatr”, Magazyn Żeglarski TVN Meteo, Szkoła Żeglarstwa Morka, Sailbook.pl, Żeglarski.info, TanieRejsy.pl, Żeglarka.pl oraz agencja reklamowa Jet Line. Program festiwalu jest jeszcze opracowywany – na stronie www.jachtfilm.pl zostanie przedstawiony na początku października.

Andrzej Minkiewicz



POLAND
BOATSHOW
ŁÓDŹ
www.boatshow.pl

XVII TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

Łódź, 20-22 listopada 2015

ORGANIZATOR

INTERSERVIS
BIURO TARGÓW

PATRONAT

POLSKIE JACHTY
POLSKA EDUKACYJNO-SPORTOWA FUNDACJA WODNA

WSPÓŁPRACA

**Polski Związek
Żeglarski**

PARTNERZY MEDIALNI

JACHTING MOTOROWY
WE'RE BOATING TOGETHER

JACHTING
DOBRA PRACOTNA DOLAROWA

Jacht-Market
Ciepłe powietrze, gorące jachty, kielbas i ciasteczki

WIATR
magazyn dla żeglarzy

Zagle

wikinep
RYN-KATEPH-HOBBI

Ostatni rejs Bourgnona

Znany francuski żeglarz Laurent Bourgnon, armator jachtu zbudowanego w polskiej stoczni Sunreef, zaginął podczas nurkowania na Polinezji Francuskiej.



Znany żeglarz Laurent Bourgnon zaginął podczas nurkowania.

Laurent Bourgnon płynął z rodziną motorowym jachtem dookoła świata. Niespiesznie – chcieli się cieszyć życiem, poznawać wyspy, odwiedzać niezwykle miejsca i pokazywać je dzieciom. 24 czerwca zaplanowali nurkowanie na rafach Polinezji Francuskiej. Pogoda była wymarzona: prawie 30 stopni Celsjusza, wiatr o sile dwóch stopni Beauforta i niewielkie zafalowanie. Idealne warunki do zanurzenia się w lazurowej wodzie atolu Toau. Przewodnikiem był oczywiście Laurent, który znał ten rejon z poprzedniego rejsu.

Bourgnon zanurkował, by sprawdzić miejsce. Po 40 minutach nie było jeszcze powodów do niepokoju, załoga sądziła, że popłynął gdzieś dalej, na sąsiednie rafy. Czas jednak upływał, a on nie wracał. Wezwano pomoc. W rejon atolu przybyły jednostki profesjonalnych ratowników, nadleciały też śmigłowce poszukiwawcze. Mimo akcji zakrojonej na wielką skalę, żeglarza nie odnaleziono i nie natrafiono na żaden jego ślad. Po pięciu dniach poszukiwania zakończono...

Bourgnon już jako nastolatek opłynął świat, jego rodzice przez kilka lat żeglowali, realizując swe marzenia. Z tej podróży wrócił odmieniony, ze znajomością angielskiego i wielkimi planami na przyszłość. Miał zostać zawodowym żeglarzem. Przez kilka lat przygotowywał się fizycznie, trenował gimnastykę, uczył się nawigacji i poznawał świat wodnych żeglarzy, pomagając przy różnych projektach. W wieku 20 lat przepłynął z kolegą Atlantyk na katamaranie Hobie Cat 18. Ten wyczyn zwrócił uwagę francuskiej prasy na młodego człowieka, który nie odczuwa

strachu i gotów jest na wielkie wyzwania. Rok później wystartował w regatach Mini Transat – wygrał drugi etap, a w klasyfikacji łącznej zajął drugie miejsce. Znow skupił na sobie uwagę mediów – mało doświadczony żeglarz zostawił za rufą kilku utytułowanych skipperów. Rok później wygrał regaty Solitaire du Figaro, które we Francji są przepustką do zawodowej kariery.

Gdy się wydawało, że oceany stoją przed nim otworem, Laurent zniknął na kilka miesięcy, aby zdobyć licencję pilota rajdowego, a następnie pilota helikoptera. Nie był pewien swych wyborów, wiele rzeczy go pociągało, ale wiedział, że w końcu musi coś wybrać. Postawił na żeglarstwo. Trochę przypadkiem został skipperem nowego trimarana „RMO”,

jachtu eksperymentalnego, trudnego w obsłudze, ale z wielkim potencjałem. Kilka tygodni po wodowaniu zajął na nim trzecie miejsce w regatach Route du Rhum. Rok później podpisał kontrakt z firmą Primagaz. Jacht doinwestowano i przyszedł kolejny sukces. Laurent zwyciężył w regatach Twostar, Transat Jacques-Vabre, Québec – Saint-Malo i Course de l'Europe. Zwykle wygrywał w wielkim stylu i z dużą przewagą.

Żeglował bardzo odważnie, na granicy brawury. Ale ustrzegł się wypadków i poważnych awarii – jego jacht zawsze był przygotowany wzorowo. W 1994 roku pobił rekord żeglugi przez Atlantyk na 60-stopowym trimaranie. Trzy miesiące później wygrał regaty rumowe, bijąc rekord trasy i pokonując czołowych francuskich skipperów. Cztery lata później powtórzył ten wyczyn, znow bijąc rekord. W tym samym roku przepłynął 540 mil w 24 godzin, było to wówczas rezultat kosmiczny. Wyczyn Bourgnon poprawił dopiero dziewięć lat później Francis Joyon płynący na jachcie dłuższym o 40 stóp. Kiedy w 1998 roku ponownie wygrał regaty rumowe z nowym rekordem trasy, zaplanował budowę 38-metrowego katamarana zdolnego pobić wszystkie światowe rekordy.

Budowa superjachtu ugrzęzła w rafach technologicznych rozwiązań. Jednostka powstała, lecz nie była zdolna do żeglugi. Laurent wycofał się z zawodowego żeglarstwa i zajął się rajdami samochodowymi. Siedmiokrotnie startował w Rajdzie Dakar. Następnie za namową żony zaangażował się w budowę jachtu motorowego zdolnego do pokonywania znacznych odległości. Łódź powstała w gdańskiej stoczni Sunreef. Laurent często odwiedzał Polskę podczas prac projektowych i w trakcie budowy, a później z dumą prezentował jednostkę na targach w Cannes. Wreszcie wyruszył z rodziną w świat, jak się okazało w ostatnią podróż... Laurent miał zaledwie 49 lat.

Laurenta poznałem po regatach Open UAP w Londynie. Nieopodal Tower Bridge stała flotylla jachtów, ale największe emocje budził zwycięski „Primagaz” Bourgnona. Żeglarz zaprosił mnie na pokład, pokazywał rozwiązania techniczne, rozmawialiśmy o regatach i planach na kolejne sezony. Już wówczas zapowiadał, że zbuduje jednostkę, która będzie nie do pokonania. Później spotykaliśmy się podczas różnych imprez, ale temat superjachtu stawał się coraz bardziej niewygodny. W końcu Yvan Bourgnon, brat Laurenta, poprosił, by nie wracać do tej sprawy, bo zbyt wiele kosztowała ona całą rodzinę. Tę walkę Laurent przegrał, a nowego wyzwania już nie podjął.

Marek Słodownik

TORQUEEDO
STARNBERG.GERMANY



**SILNIKI
ELEKTRYCZNE**

www.proffishing.com.pl
tel. kom. 601 279 805

reklama

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



reklama

Kto się urodził dorszem – nie zdechnie łososiem

Jerzy Iwaszkiewicz, komandor mistrzostw Polski dziennikarzy, reprezentujący pismo „Viva”, zdobył w tym roku drugie miejsce. Zwyciężyła załoga „Wirtualnej Polski”.

Po zakończeniu regat siedzimy z Jerzym na tarasie „Pod Sielawą”. „Iwaszko” raz jeszcze przegląda wyniki i analizuje, dlaczego przegrał o dwa punkty z załogą „Wirtualnej Polski”. – Przecież gdyby zsumować wiek tych trzech młodych mężczyzn, to razem nadal byłoby młodszy ode mnie – śmieje się. – Ale jak twierdzi Paweł, mój wieloletni i najlepszy załogant, przegrałem na własne życzenie. Paweł ma absolutne wyczucie wiatru. On ma takie wyczucie wiatru, jak Zbigniew Stosio wyczucie żołądkowej gorzkiej – dodaje Jerzy. – Czasem więc podczas wyścigów, zwłaszcza gdy trzeba było ostro halsować pod wiatr, Pawełek mówił, żebyśmy zrobili coś szybciej. Ale może mi powiecie, jak ja mam szybciej przenieść te moje 80 lat z jednej burty na drugą? No to przegraliśmy o te dwa punkty, choć starty do wszystkich wyścigów mieliśmy naprawdę bardzo dobre. Bo startu nie można oszukać i zapewniam wszystkich, że startować to już się nauczyłem.

– Z tych naszych mistrzostw dziennikarzy przez te wszystkie lata zrobili się naprawdę poważne zawody. Większość uczestników nauczyła się dobrze żeglować. Wystarczy popatrzeć na wyniki. W pierwszej piątce jest naprawdę ciasno, walka trwała do ostatnich metrów. Wojtek Ogrodziński z Radia Olsztyn przegrał trzecie miejsce z załogą „Mojego Miasta”, choć mieli tyle samo punktów. Mogę też z całą stanowczością stwierdzić, że już niemal wszyscy bezbłędnie odróżniają prawy hals od lewego. Tylko Piotr Pajdowski, który zwykle zajmował ostatnie miejsce, ale pływał grzecznie i bezpiecznie, nagle poszedł na całość i zaczął wchodzić w kolizję z innymi łódkami. Jak huknął w moją, to też musiałem na niego huknąć.

Bawimy się świetnie, żeglujemy coraz lepiej, ale kto się urodził dorszem – nie zdechnie łososiem. Wiem, że to prawda. Przekonał mnie o tym Henio Czernicki, bosman z „Pogorii”. Było to podczas rejsu Siwych Łwów

„Pogorią” do Miami, który szybko przemianowałem na rejs Siwych Łbów. Zdychaliśmy z gorąca. Marek Przybylik wyjął sobie koc na pokład i tam postanowił się zdrzemnąć. Przyszedł Henio, wyciągnął spod Przybylika ten koc, gderając przy tym, że nie wolno wynosić pościeli na pokład. Mnie się zrobiło żal Przybylika, więc odpowiadam Heniowi, że można by ten koc wyprać zamiast wyciągać siłą spod załoganta umęczonego żarem panującym pod



Komandor Jerzy Iwaszkiewicz.

Fot. J. Wierzyński

pokładem. Wtedy właśnie usłyszałem od Henia historię o dorszu i łososiu. Potem bosman w ogóle mnie nie zauważał. Traktował mnie jak to gorące powietrze unoszące się wszędzie wokół, choć załogantem jestem karnym, lubię stać na zmywaku, bo takie zmywanie na jachcie świetnie koi moje nerwy. Lubię też obierać ziemniaki. No to stałem na tym zmywaku, koilem nerwy, aż wreszcie zobaczyłem, jak podczas regat Henio stawia na „Pogorii” wszystkie żagle z dokładnością co do sekundy. Wtedy zrozumiałem, że to on jest łososiem, a ja dorszem.

– W Mikołajkach po raz pierwszy udało się tak zorganizować zawody dziennikarzy, by wszystkie ekipy mogły się ścisnąć razem.

Wioska Żeglarska przygotowała nowe łódki, omegi dostały jednakowe żagle. Kto oglądał regaty z brzegu i cierpiał z powodu upału – jak my wtedy w Miami na „Pogorii” – mógł sobie zmierzyć ciśnienie, poziom cukru albo zrobić EKG. Podczas wszystkich trzech dni regat przedstawiciele Polfarmy robili te badania i to za darmo.

– W tym roku zostałem Pierwszym Ambasadorem Mikołajek. To jest trochę śmieszne, że dostałem takie wyróżnienie. Przyznając nawet, że leciutko to olewam, bo prawdę mówiąc Mikołajki i tak wyrosły już na prawdziwe centrum Wielkich Jezior Mazurskich. Jeśli Zakopane jest zimową stolicą Polski, a Sopot najsłynniejszym nadmorskim kurortem, to pępkiem Mazur z pewnością są Mikołajki. Tu panuje właściwa atmosfera. Wielokrotnie otrzymywaliśmy różne propozycje, by przenieść regaty w inne miejsce, ale ja się upieram przy Mikołajkach. Może dlatego ten tytuł ambasadora mi się dostał. Trochę już się tu tłoczno zrobiło, wjeżdża tu przemysł, nastąpił gwałtowny, często nieprzemysłany, rozwój, ale nadal panuje właściwa atmosfera. Mimo że cały rynek wylano betonem, drzewa na rynku wycięto, by nie szumiały, a kapela pod fontanną znowu fałszuje. Regaty dziennikarzy tośmy przed laty wymyślili, siedząc z Wojtkiem Ogrodzińskim i Krzysiem Kosińskim „Pod Złamanym Pagajem”. Chodziło o to, by rozpropagować żeglowanie w narodzie. No to dzisiaj mamy tłumy wczasowiczów spacerujących po Mikołajkach. Łajby coraz większe, a spokojnych bindug coraz mniej. Jutro wsiadamy na niewielki kuter, który nosi przyjemnie brzmiącą dla ucha nazwę Omega Buster 800. Zanurzenie ma niewielkie. Zabieram z sobą Janusza Głowackiego i zamierzam pokazać mu Czarci Ostrów. Czy ty wiesz, że on tam nigdy nie był? Po prostu niesłychane...

Wysłuchała Katarzyna Skorska Zwycięzcy XXII Mistrzostw Polski Dziennikarzy: 1. Jan Kaliński – „Wirtualna Polska”, 2. Jerzy Iwaszkiewicz – „Viva”, 3. Ryszard Kwiatkowski – „Moje Miasto”. Najlepsza żeńska załoga: Katarzyna Skorska – „Baby na Bałtyk”.

Rekordy targów w Gdyni

Ponad 10 tys. gości odwiedziło gdyńskie targi Wiatr i Woda na wodzie. Impreza była rekordowa – zarówno pod względem liczby wystawców, jak i prezentowanych jachtów.

Po raz pierwszy zobaczyliśmy w Polsce jacht szwedzkiej marki Maxi 1200, zbudowany w polskiej stoczni Delphia Yachts. Olecka firma pierwszy raz prezentowała w kraju także model Delphia 34 – nieduży elegancki rodzinny cruiser (bogaty egzemplarz targowy wyceniono na 126 tys. euro netto). Pięknie się prezentowała niemiecka Bavaria 46 sprowadzona przez firmę Yachts & Yachting – jednostka z imponującą platformą kąpielową i bardzo szerokim wygodnym wnętrzem. Promowano także nową francuską konstrukcję ze stoczni Jeanneau – Sun Odyssey 349. Dobre Jachty, przedstawiciel Jeanneau w Polsce, przygotowały na targi propozycję zakupu tej jednostki w leasingu operacyjnym, z ratą wynoszącą 763 euro netto miesięcznie (czynsz inicjalny – 30 proc., wykup końcowy – 25 proc., cena jachtu przygotowanego do żeglugi: 99 tys. euro netto).

Bogatą ofertę jachtów motorowych oraz łodzi typu RIB przedstawiła stocznia Par-

ker Poland. Na lądowym stoisku tej firmy zobaczyliśmy między innymi urządzenia elektroniczne marek Simrad, B&G oraz Lowrance. Power Boats, importer luksusowych łodzi motorowych, zbudował natomiast imponujące stoisko na lądzie – takiej konstrukcji na gdyńskich targach do tej pory nie widzieliśmy. Ze stoiskiem Power Boats konkurować mogło jedynie stanowisko stoczni Galeon.

Ciekawy mały jacht morski Maxus 26 podziwiano przy kei stoczni Northman. Piękny niemiecki Dehler 46 był natomiast ozdobą stoiska szczecińskiej firmy Horyzont (dystrybutor łodzi i jachtów grupy Hanse). Największą jednostką żaglową, która ledwo się mieściła między betonowymi dalbami gdyńskiej mariny, był model Hanse 575 o długości niespełna 17 metrów.

Podczas targów ogłoszono wyniki konkursu Gdynia Yacht Design. Najpiękniejszym jachtem żaglowym został model Maxi 1200, a łodzią motorową – Parker 630 Sport. Wyróżnienie przyznano konstrukcji Dehler 46.

Ważnym wydarzeniem targów było spotkanie członków Polskiej Izby Przemysłu

Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty. Omawiano perspektywy związane z nowym programem wsparcia Ministerstwa Gospodarki. W najbliższych latach wsparcie otrzyma 10 najważniejszych gałęzi przemysłu i branża jachtowa ma duże szanse znaleźć się w tym programie. Rozmawiano także o rejestracji oraz ubezpieczeniach OC łodzi żaglowych i motorowych. Izba planuje się przyrzeć systemowi rejestracji i ubezpieczeń w Polsce.

Jacht Hanse 575, największy na wystawie, parkuje między dalbami. Za sterem Jędrzej Kocewicz.



Nowość: Jeanneau Sun Odyssey 349.



Luksusowe jachty motorowe polskiej stoczni Galeon.



Okazały kokpit i duża platforma rufowa modelu Bavaria Cruiser 46.



Jesienna aura za oknem nie oznacza końca sezonu. Wiele trenerów i zawodników uważa nawet, że sezon trwa cały rok. Spójrzmy choćby na plany sterników z klasy Optimist. Wrzesień to Międzynarodowe Mistrzostwa PSKO w Dziwnowie i wiele innych imprez na wodach śródlądowych. Październik to Drużynowe Mistrzostwa PSKO oraz regaty flotowe w Krakowie, Gdyni, Chojnicach i Szczecinie. A w kolejnych miesiącach Włochy, Chorwacja, Hiszpania... Warto więc wpaść do sklepu Decathlon lub odwiedzić stronę www.decathlon.pl, by przed najbliższym wyjazdem uzupełnić regatową garderobę...

Pytajcie o ciepłe pianki neoprenowe Tribord z długimi rękawami i nogawkami (159,99 zł). To tegoroczny przebój – bez wątplenia najpopularniejsze pianki wśród



Kamizelka asekuracyjna Izeber: 199,99 zł.



Kamizelka Izeber może być czarna lub niebieska.

Jesień w sklepach Decathlon

młodych regatowców z polskich klubów. Zapewniają swobodę ruchów oraz mają wzmocnienia na kolanach i pośladkach wykonane z materiału jersey odpornego na ścieranie. Na piankę warto założyć nieprzemakalny top – bluzę DG 500 z oddychającej tkaniny, ze szczelnymi szwami i regulacjami przy kołnierzu i w pasie (99,99 zł). Bluza ma dużą kieszeń na brzuchu z zaczepem na klucze oraz odbłaskowe lamówki na rękawach. Do tego przydadzą się solidne buty neoprenowe z antypoślizgową podeszwą i nierdzewnym bocznym suwakiem. Zabezpieczenie na podbiciu chroni buty przed zniszczeniem o pasy balastowe zamontowane w kokpitach łódek.

Podczas jesiennych zakupów zwróćcie też uwagę na polarowe czapki żeglarskie Tribord, na dwustronne polarowe kominy chroniące szyję oraz na rękawice neoprenowe. Podczas treningów na jeziorze Garda będą jak znalazł.

Bluza DG 500 z oddychającej tkaniny: 99,99 zł.

Pod sztormiak z pewnością przyda się bieleżąca żeglarska Top Dry. W sklepach Decathlon znajdziecie też solidne i praktyczne torby, które pomieszczą cały regatowy ekwipunek.

Na większe jachty szczególnie polecamy nowatorskie uniwersalne kamizelki asekuracyjne Izeber wyglądające jak pikowane kurtki puchowe bez rękawów – są eleganckie, doskonale odszyte i niedrogie (199,99 zł). Izeber to nie tylko kamizelka spełniająca normę 50N, ale też dwustronna kurtka z zamkiem chroniąca przed wiatrem i chłodem. Jest dostępna w pięciu rozmiarach i w dwóch kolorach: strona przeznaczona do noszenia na lądzie może być czarna lub niebieska, natomiast strona zwykle używana na wodzie, z odbłaskowymi naszywkami SOLAS na ramionach (norma EN-471), zawsze jest w tym samym pomarańczowym odcieniu.

Pianka neoprenowa Tribord: 159,99 zł.

Przebojem kolekcji żeglarskiej są także sztormiaki z linii Ozean 900. W takim sztormiaku żegluje między innymi Tanguy De Lamotte, francuski żeglarz młodego pokolenia, uczestnik okołoziemskich regat Vendée Globe i Barcelona World Race. Sportowy model jest krótszy i posiada szeroki pas neoprenowy z rzepami na wysokości bioder. Oprócz dwóch bocznych kieszeni ma kieszeń piersiową zamykaną na zamek. Wysoka stojka z kapturem posiada przedni zamek oraz boczne ściągacze na rzepy, które pozwalają dopasować kołnierz do szyi. Pod wysokim kołnierzem znajduje się drugi, z gilzą i zapięciem na rzep – woda nie ma szansy dostać się do środka. Ta nieprzemakalna i oddychająca kurtka, z dwuletnią gwarancją, kosztuje 699,99 zł. Model turystyczny, dłuższy, z dwoma dużymi kieszeniami powyżej pasa i dwoma mniejszymi (z zamkami) na wysokości piersi, kosztuje 849,99 zł. Do kompletu mamy spodnie w dwóch wersjach: dla kobiet i dla mężczyzn.

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

Buty z antypoślizgową podeszwą i bocznym suwakiem: 99,99 zł. Rozmiary od 32 do 49.



Żeglownanie w morzu kłamstw



Donald Crowhurst.

Podczas spotkania z Krzysztofem Baranowskim na targach Wiatr i Woda w Gdyni kapitan przypomniał tragiczną historię Donalda Crowhursta, największego żeglarskiego oszusta w historii oceanicznych wyścigów. Dlaczego świat zapamiętał człowieka, który nie wygrał i nigdzie nie dopłynął?

W 1968 roku kilku żeglarzy przygotowało się do rejsu dookoła świata bez zawiązania do portów. Inspiracją dla śmiałków była wyprawa Sir Francis Chichestera, który rok wcześniej opłynął świat z jednym przystankiem. Do akcji wkroczyła redakcja brytyjskiego „The Sunday Times”. Powołano komitet pod przewodnictwem Chichestera i ruszyła maszyna nazwana The Golden Globe. Zapowiadały się niezwykle i dość nietypowe regaty. Regulamin stanowił, że należy wystartować od 1 czerwca do 31 października z dowolnego portu na Wyspach Brytyjskich leżącego powyżej 40 stopnia szerokości geograficznej północnej. Rejs należało ukończyć w tym samym porcie po opłynięciu świata wokół trzech przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Oczywiście zabroniona była pomoc z zewnątrz.

Ufundowano dwie nagrody: dla żeglarza, który pierwszy ukończy pionierski rejs, oraz dla skippera, który dokona tego w najkrótszym czasie (można było zgarnąć oba trofea). Nagrody w wysokości pięciu tysięcy funtów – w tamtych czasach spora kwota – pobudzały wyobraźnię i mobilizowały śmiałków do przygotowań. Wystartowało dziewięciu mężczyzn. Byli wśród nich wytrawni żeglarze, jak Alex Carozzo, Bernard Moitessier czy John Ridgway, ale nie brakowało też debutantów. Ostatniego dnia na trasę wypłynął Donald Crowhurst, brytyjski przedsiębiorca, żeglarz amator z południa Anglii.

Crowhurst nie miał dużego doświadczenia, żeglował jedynie rekreacyjnie. Do regat The Golden Globe przystąpił z powodu problemów finansowych. Jego biznes w branży elektronicznej się załamał, ucierpiały relacje rodzinne i popadł w kłopoty finansowe. Ratunkiem miała być nagroda za zwycięstwo w wyścigu, a premią – sława, której bardzo pragnął.

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

Działania Crowhursta były chaotyczne – nie miał ani planu, ani dużych pieniędzy. Pomagali mu znajomi i sąsiedzi. Żeglarz nie był pewien, czy w ogóle zdąży wypłynąć. Próbną rejs z Norfolk do Devon miał trwać trzy doby, ale przeciągnął się do ponad dwóch tygodni. Okazało się, że jacht jest nieprzygotowany do wokółziemskiej wyprawy. Trimaran nie chodził ostro na wiatr, ledwo zdobywał wysokość na halsówce, a ponadto problemem był samoster przeniesiony z jachtu jednokadłubowego – przy większych prędkościach wpadał w tak wielkie wibracje, że odkręcały się nakrętki mocujące. Żagle były słabe i nie tworzyły kompletnego zestawu na długą trasę. Przed rejsiem Crowhurst przyznał żonie, że jacht nie jest gotowy, ale mimo to popłynął po zwycięstwo. Na brzegu pożegnał czworo dzieci, z których najstarsze miało zaledwie 10 lat.

Po starcie okazało się, jak wielu rzeczy brakuje na pokładzie. Najbardziej dotkli-



Trimaran „Teignmouth Electron”.

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

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

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

Crowhurst zaczął się obawiać, że jeśli jego wynik na mecie będzie zbyt dobry, wielu nabierze podejrzeń. Rejs Brytyjczyka skupiał



Zwycięzca regat Robin Knox-Johnston. Początek długiej i pięknej kariery.

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

Do mety dopłynął tylko jeden żeglarz: Robin Knox-Johnston. Zwycięstwo w obu kategoriach było dla niego przepustką do wielkiej kariery. Johnston przekazał swą nagrodę finansową wdowie po Donaldzie, zrzekł się także na jej rzecz honorariów autorskich. Tymi gestami zyskał sobie uznanie Brytyjczyków. Nigel Tetley dostał od organizatorów nagrodę pocieszenia, ale nie pogodził się z porażką i pogrążony w depresji popełnił samobójstwo. Moitessier zmarł w 1994 roku.

Trimaran „Teignmount Electron” zmienił właścicieli i żeglował aż do początku lat 90. Kilka lat temu odnaleziono jego wrak na Kajmanach. Do dzisiaj istnieją dwa inne jachty uczestniczące w The Golden Globe: „Suhaili” wciąż należy do Robina Knox-Johnstona, przez lata stał w Londynie, w St. Katharine Docks, których żeglarz był dyrektorem, a obecnie stoi w Falmouth jako depozyt muzealny. „Joshua” po generalnym remoncie jest częścią ekspozycji Muzeum Morskiego w La Rochelle. Crowhurst doczekał się książkowej biografii oraz filmu z 2009 roku opowiadającego o jego udziale w The Golden Globe.

Marek Stodownik

Podczas tegorocznego festiwalu filmowego w Cannes brytyjski aktor Colin Firth powiedział dziennikarzom, iż pobiera lekcje żeglarstwa. Jest to związane z rolą, do której się przygotowuje – w nowym filmie zagra Donalda Crowhursta. Będzie to opowieść o nieopohamowanej ambicji, przygodzie, szaleństwie i tragedii. Film, do którego rozpoczęto kręcenie zdjęć, nie ma jeszcze tytułu. Tragiczny udział Crowhursta w regatach Golden Globe przedstawiał już wcześniej przejmującym obraz „Na głęboką wodę”, który kilka lat temu oglądaliśmy na polskim festiwalu Jacht Film.

WIATR

ISSN 2084-1299

www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Piotr Stelmarczyk, Zbigniew Malicki, Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Krzysztof Olejnik, Wojciech Artyniew, Marek Karbowski, Paula Kopyłowicz.

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKT:

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

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

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

Instytut
Monitorowania
Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

„Wiatr” magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring.

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





Po testach u wybrzeży Majorki jacht Maxi 1200 otrzymał nominację do konkursu European Yacht of The Year 2016.

Fot. Nico Martinez / www.martinezstudio.es

Maxi 1200. Są powody do dumy

Polska premiera jachtu Maxi 1200, luksusowego cruisera szwedzkiej marki, odbyła się podczas gdyńskich targów Wiatr i Woda na wodzie. Tuż po wystawie na zaproszenie producenta – stoczni Delphia Yachts – testowaliśmy łódź na wodach Zatoki Gdańskiej.

Delphia Yachts, kupując przed trzema laty markę Maxi, przejęła formy do wytwarzania kadłubów, wszystkie projekty oraz know-how. Maxi Yachts to szwedzka legenda – jak Volvo czy Saab. Łodzie znane są z jakości wykonania, urody i doskonałych właściwości nautycznych. Należą też do konstrukcji komfortowych i bezpiecz-

nych. Od powstania marki wyprodukowano około 16 tys. jednostek. Maxi projektuje Pelle Petterson, szwedzki mistrz świata, uczestnik America's Cup i medalista olimpijski (dwa medale w klasie Star wywalczył podczas igrzysk w Tokio i Monachium).

Jacht, który przedstawiono w Gdyni, to elegancka i bogato wyposażona łódź przystosowana do wygodnego samodzielnego prowadzenia – armator może zabrać na pokład rodzinę lub przyjaciół i nie musi ich prosić o nic więcej niż o pomoc przy odbijaniu od kei. Projekt wnętrza wykonano w biurze Tony Castro Design. Prezentowany egzemplarz ma dwie kabiny i sześć

miejsz do spania. Firma oferuje też modele z trzema kabinami – tak wykończone mają nieco mniejszą kanapę w salonie, łazienkę przesuniętą ku dziobowi oraz stół nawigacyjny po przeciwnej stronie kadłuba – na lewej burcie. Egzemplarze z trzema kabinami mają osiem miejsc do spania.

W kwietniu zagraniczni dziennikarze pływali na Maxi 1200 u wybrzeży Majorki. Efektem tych testów jest nominacja do konkursu European Yacht of The Year 2016 (kategoria: luxury cruiser). Podczas targów Wiatr i Woda konstrukcja otrzymała też nagrodę Gdynia Yacht Design dla najpiękniejszego jachtu żaglowego.



Łódź debiutowała na polskim rynku podczas gdyńskich targów Wiatr i Woda.



Półpokłady i kokpit pokrywa drewno tekowe. Zejściówkę zamykają dwuskrzydłowe drzwi.

FOT. KRZYSZTOF OLEJNIK (2)

Już przy kei w oko wpada prosta pawęż, która po otwarciu staje się dużą platformą kąpielową. Przejścia burtowe są szerokie i wygodne, a nadbudówka na tyle wysoka, by wewnątrz było przestronne oraz na tyle niska, by jacht pozostał jachtem, a nie pękatym kioskiem z masztem.

Pod pokładem zwróciliśmy uwagę na elegancką jasną tapicerkę pokrywającą sufit. Na podłogę z białego dębu. Meble i szafki wykonane drewnem mahoniowym oraz białą laminatową okleiną. Sporo jest solidnych uchwytów. Wzdłuż burt poprowadzono dyskretne rządowe oświetlenie. Bardzo wygodne jest stanowisko nawigatora. Niektórzy ponoć zwracali uwagę, że stół jest trochę za mały, ale po co miałby być większy w epoce tabletów i laptopów. Oparcie przesunięte do dziobu pozwala nawigatorowi wygodnie usiąść twarzą do stolika, a przesunięte ku rufie – zasiąść z całą załogą do kolacji.

W kabine dziobowej jest szeroka dwuosobowa koja o długości przekraczającej dwa metry. Wysokość od wejścia do krawędzi koi wynosi 190 cm. Po prawej stronie mamy sporą szafę na sztormiaki i inne większe części garderoby, a po lewej – mniejszą szafkę z półkami i ławką. Na obu burtach zamontowano jaskółki.

W salonie wokół dużego stołu może zasiąść osiem osób. Po rozłożeniu kanapy na prawej burcie powstaje dwuosobowe łóżko. Z lewej strony zamontowano piękną i bogato wyposażoną kuchnię. Jest w niej mikrofalówka, dwupalnikowa kuchenka gazowa, pochłaniacz, piekarnik, zlew oraz dwie lodówki – górna i frontowa.

Na rufie mamy drugąabinę sypialną dla dwóch osób, a tuż przy zejściowce – wejście do łazienki. To pomieszczenie robi duże wrażenie na wszystkich, którzy pierwszy raz wchodzi pod pokład Maxi 1200. Łazienka jest przestronna i wysoka. Ma piękną okrągłą umywalkę na marmurowym blacie, zamykany przedział z toaletą, prysznicem i ławką z drewna tekowego, a także pomieszczenie do przechowywania i suszenia sztormiaków.

Czas na wodę. W portowych manewrach pomaga dziobowy ster strumieniowy. Po opuszczeniu mariny płyniemy chwilę bez żagli. Motor Volvo Penta 40 KM ze składaną trzyplatomą śrubą delikatnie mruczy pod podłogą przedniej części kokpitu. Stojąc za



W obszernym i eleganckim salonie dominują materiały i sprzęt wysokiej klasy.



Łazienka z przedziałem prysznicowym.

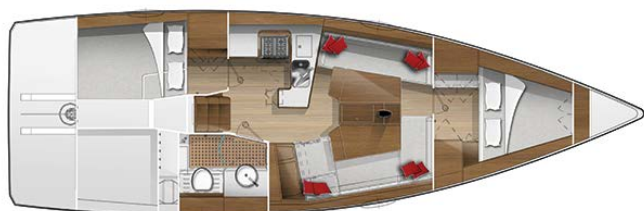


Wygodne stanowisko nawigatora.

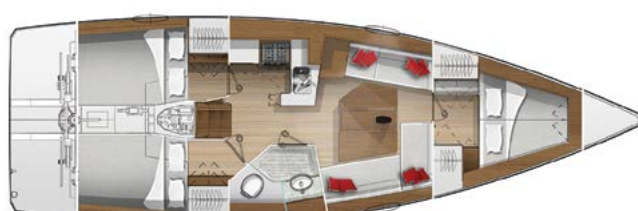
sterem, ledwo go słyszymy. Przy obrotach 2300 rpm, żeglując pod nieduże fale, osiągamy prędkość od 7,7 do niespełna 8 węzłów. Po chwili stawiamy piękne laminowane żagle, które na maszcie z dwoma parami salinów i obrotowym sztagu układają się niczym skrzydła. Fały lądują w burtowych bakistach za oparciami lewej i prawej ławki w kokpicie (proste i genialne). Sternik wszystko ma pod ręką. Może samodzielnie dobrać szot foką i wybrać grot na elektrycznym kabestanie zamontowanym pośrodku kokpitu (na tylnej części stołu). Do nikogo nie musi wołać: poluzuj, dobież, uważaj, szybciej, nie zielona, tylko czerwona... Po prostu skipper jest panem sytuacji i może prosić załogę jedynie o więcej mleczka do kawy.

Wyłączamy silnik, blokujemy wał i składamy trzyplatomą śrubę (manetka w pozycji wstecz). Rozpoczynamy halsówkę

z Gdyni do Górek Zachodnich. Przy wietrze o sile 11 węzłów żeglujemy z prędkością od 7,4 do 7,7 węzła. Jednak to nie osiągnięcia łodzi robią na mnie największe wrażenie, ale stabilność żeglugi, łatwość prowadzenia oraz to, jak precyzyjnie i delikatnie działają koła sterowe (oba wykonane z włókien węglowych). Szwed Pelle Pettersson, konstruktor jachtu, przekonuje, że Maxi 1200 stworzono do żeglugi *single handed sailing in all conditions*. Płynący z nami w testowym rejsie Łukasz Wosiński, sternik załogi Delphia Sailing Team, żartuje, że Pelle powinien raczej powiedzieć: *one finger sailing*. Sprawdzamy. Przy chwilowym, nieco mocniejszym szkwałe jacht przechyla się wyraźnie na zawietrzną burtę. Płyniemy smukłą jednostką o liniach łączących tradycję i nowoczesność, więc wychylając się pod relingiem, mogę niemal musnąć ►



Maxi 1200 z dwoma kabinami.



Zabudowa z trzecią dodatkową kabiną rufową.



Wszystko pod ręką. Sternik ma pełną kontrolę nad jachtem i samodzielnie trzyma żagle.

wodę dłonią. Przyrządy renomowanej marki B&G pokazują prędkość niespełna ośmiu węzłów, a mimo to bez trudu i wysiłku trzymam koło sterowe jednym palcem – po prostu dotykając je delikatnie od góry. Łukasz Wosiński, który przeprowadzał łódź do Polski przez Kanał Angielski i Morze Północne, przekonuje, że Maxi 1200 także w trudniejszych warunkach prowadzi się jak po sznurku – łatwo i bez wysiłku.

Stanowiska sternika na lewej i prawej burcie są bardzo wygodne. Podłogę wyprofilowano w taki sposób, że nawet gdy jacht płynie w dużym przechyle, możemy trzymać koło, stojąc wygodnie w pionowej pozycji. Zamontowano solidne listwy podłogowe, na których możemy zaprzeć stopy. Niektórzy zagraniczni sternicy siadają bokiem do dziobu i trzymają koło między nogami. Można i tak, jednak zdecydowanie wolę usiąść bardziej z tyłu, za kołem. Mam wtedy większą swobodę i kontrolę nad sytuacją, mogę też częściej zmieniać pozycję – raz sterując z prawej burty, raz z lewej. To ważne szczególnie na zatłoczonych akwenach. Przy obu stanowiskach sterowania mamy urządzenia



Pólpokłady są szerokie. Wzdłuż nadbudówki poprowadzono stalowe uchwyty. Oslona zejściówki i przedniej części kokpitu jest wysoka – sięga aż do bomu – ale nie ogranicza widoczności.

B&G oraz kompas, natomiast na centralnym postumencie znajduje się ploter map tej samej marki oraz duży elektryczny kabestan szotów grotu. Już w gdyńskim porcie, podczas targów Wiatr i Woda, zaintrygowała mnie krótka lina biegnąca od bomu do kabestanu bez żadnego przełożenia (pomyślałem nawet, że brakuje jednego bloczka pod bomem). Okazało się jednak, że to patent Pelle Pettersona i taki takielunek w zupełności wystarcza do skutecznego operowania głównym żaglem o powierzchni 46,5 m kw. Proste, niezawodne, regatowe rozwiązanie... Wystarczy tylko kilka razy obłożyć szot na elektrycznym kabestanie.

Opuszczając pokład przy kei Delphia Marina, nabieram przekonania, że nowy jacht szwedzkiej marki przysparza powodów do dumy. Producentom – bo udało się stworzyć łódź, obok której nikt nie przejdzie obojętnie w żadnym porcie świata. Projektantowi – bo w niezwykle sposób połączył tradycję z nowoczesnością. Oraz armatorom, którzy mogą mówić, że ich jacht łączy szwedzką tradycję i polską jakość.

Krzysztof Olejnik

W testowym rejsie towarzyszyli nam skipper Łukasz Wosiński (z lewej) oraz Wojciech Kot ze stoczni Delphia Yachts.



25 LAT DELPHIA YACHTS

Stocznię założyli w 1990 roku bracia Piotr Kot i Wojciech Kot. Dziś firma jest największym producentem jachtów żaglowych w Polsce oraz jedną z największych stoczní w Europie środkowej i wschodniej. Oferuje łodzie o długościach od 7 do 15 metrów – żaglowe typu Delphia i Phila oraz motorowe typu Nautika i Nano. Przez ćwierć wieku w stoczni powstało 30 modeli jachtów i ponad 20 tysięcy egzemplarzy przeznaczonych do żeglugi śródlądowej, morskiej i oceanicznej. W 2011 roku w gdańskich Górkach Zachodnich powstała Delphia Marina, w której cumuje czarterowa flota oleckiej firmy. W 2012 roku stocznia kupiła szwedzką markę Maxi Yachts. Jest także producentem łodzi motorowych Quicksilver oraz przedstawicielem tej marki na Polskę. Oprócz produkcji jachtów firma oferuje usługi frezowania CNC. Realizuje zamówienia dla przemysłu jachtowego, lotniczego i kolejowego.

MAXI 1200

Długość całkowita	12,16 m
Długość kadłuba	11,56 m
Długość linii wodnej	10,60 m
Szerokość	3,75 m
Zanurzenie	2,32 m / 2,00 m / 1,75 m
Waga	6900 kg
Balast	2470 kg
Zbiornik paliwa	150 l
Zbiornik wody	260 l
Grot	46,5 m kw.
Genua	37,5 m kw.
Kategoria CE	A (8 osób)
Cena	180 tys. euro netto



Model HT4 dla ośmiu osób ma piękny taras, duży salon i trzy sypialnie.



Wyjście z salonu na taras w modelu HT3.

Znudził cię widok za oknem? Od-
daj cumy i zmień dzielnicę – dziś
możesz mieszkać w Mikołajkach,
a jutro w Wierzbie lub w Starych Sadach.
Oczywiście pod warunkiem, że jesteś wła-
ścicielem domu na wodzie. Taki sposób na
życie to przygoda, kontakt z naturą i wol-
ność. Poza tym, jakie to życie: rano karmi-
my kaczki, a wieczorem zarzucamy wędkę
z własnego tarasu. Czy może być lepszy
pomysł na rezydencję blisko wody?

Koszalińska firma Optima oferuje w Miel-
nie wyjątkowe, niedrogie, całoroczne domy
wypoczynkowe marki HT Houseboats –
można je kupić i zwodować w upatrzonym
miejscu lub wynająć w Mielnie, by prze-
stawać i przy okazji odpocząć. W ofercie
są zarówno konstrukcje przystosowane do
holowania, jak i wyposażone we własny
napęd. Dziesięć domów – pełna flota firmy
– cumuje na jeziorze Jamno, 350 m od bał-
tyckiej plaży. By wynająć coś na majówkę,
lato lub sylwestra, trzeba rezerwować rok
wcześniej. Domy są luksusowo urządzone.
Mają instalacje wodne, elektryczne i sa-
nitarne. A nawet ogrzewanie elektryczne
i kominek. Dwa z nich wyposażono w mo-
torówki do dyspozycji gości. Dwa inne
mają tratwy z łóżkiem dla miłośników bli-
skiego kontaktu z wodą.

W domu HT1 o długości sześciu metrów
i powierzchni 18 m kw. mogą mieszkać czte-
ry osoby. Drewniana szkieletowa konstruk-
cja z izolacją powstała na niezatopialnym
i odpornym na lód pływak z siatkobetonu.

Domy na wodzie z Mielna



W narożniku salonu zamontowano sterówkę z kierownicą i manetką (model HT4).

Elewację zewnętrzną wykonano ze skandy-
nawskiego świerku. Dom mieści sypialnię
z trzysobowym łóżkiem piętrowym, salon
z rozkładaną kanapą, aneks kuchenny oraz
łazienkę z prysznicem. Na dachu znajduje
się duży taras ze sprzętem do grillowania,
a na dolnym tarasie – prysznic. Wysokość
w pomieszczeniach wynosi 2,20 m, a zanu-
rzenie kadłuba to zaledwie 60 cm.

Model HT3 to natomiast trzypokojowy
dom o długości 10 metrów i powierzchni
40 m kw. Ma sypialnię z łóżem małżeń-
skim, drugą z dwoma pojedynczymi łóż-
kami (można je połączyć w trzyosobowe)

oraz salon z kominkiem i aneksem kuchen-
nym. HT3 ma dwie toalety i dwa prysznice
(w tym jeden z suchą sauną).

Z kolei model HT5 za 30 tys. zł to kata-
maran dla czterech osób zbudowany na
niezatopialnych pływakach aluminiowych,
z miejscem na rurowy silnik. Ciekawie się
prezentuje model HT4 (ośmiu osób) z dużym
salonem o powierzchni 17 m kw. Firma pro-
ponuje 10 modeli HT Houseboats. Przyjmu-
je też zamówienia indywidualne – obecnie
buduje całoroczny dom o powierzchni 70 m
kw. To prawdziwa willa na wodzie. Szczegó-
ły na stronie www.hthouseboats.com.



Produkcja domów na wodzie

Hotel na wodzie w Mielnie

www.hthouseboats.com

info@hthouseboats.com

tel. +48 695 63 52 93

Mały jacht morski: Maxus 26



Małego morskiego maxusa wyposażono w kil z bulbą w kształcie litery T. Balast waży 700 kg.

Czy mały jacht na morskie akweny może być bezpieczny i wygodny? A na dodatek sprawny w żegludze? Podczas gdyńskich targów Wiatr i Woda stocznia Northman przedstawiła balastową wersję modelu Maxus 26 o długości 7,62 metra. Jednostka jest jednym z pięciu finalistów nominowanych do prestiżowej nagrody Europejski Jacht Roku 2016 (kategoria: jacht rodzinny).

Łódź jest elegancka i ma nowoczesne linie. Kadłub wyposażono w kil z bulbą w kształcie litery T. Balast waży 700 kg, a zanurzenie wynosi 170 cm (na płycie akweny firma wykonuje egzemplarze

z krótszym balastem). Jacht ma stacjonarny silnik o mocy 10 KM, płetwę sterową zamontowaną pod dnem, maszt z solidnego profilu, morskie olinowanie stałe oraz od-



Koję w rufowej kabinnie ułożono prostopadle do osi jachtu – wejście jest z lewej strony.



Pośrodku mesy znajduje się duży rozkładany stół.

powiednio mocne ściągacze, roller i żagle. Zbiornik paliwa o pojemności 60 litrów pozwala na żeglugę za pomocą silnika przez 80 godzin (z prędkością około czterech węzłów). – W dłuższym morskim rejsie ta jednostka pomieści wraz z bagażami czteroosobową załogę, natomiast na kilkudniową przybrzeżną żeglugę można zaprosić nawet sześć osób – mówi konstruktor Jacek Daszkiewicz.

– Polskie firmy budują głównie małe jachty śródlądowe lub większe jednostki morskie. Są jednak klienci, którzy poszukiwali niedużej, dzielnej, typowo morskiej łódki – przekonuje Jacek Daszkiewicz. – Dlatego właśnie powstał balastowy Maxus 26. Z powodzeniem żegluguje nie tylko po wodach zatokowych i przybrzeżnych, ale także po otwartych morzach oraz na przykład w Zatoce Biskajskiej. Poza tym pływa szybko – podczas jednego z rejsów na kursie baksztagowym (grot z jednym refem), zjeżdżając z dłuższej fali, osiągnęliśmy prędkość 9,5 węzła. No i na dodatek ten nieduży jacht pływa suchy, nawet przy wie-



Łazienka na prawej burcie, tuż przy zejściowce.



Kabiny mogą być otwarte na salon lub zamykane.



trze o sile sześciu stopni w skali Beauforta. Niektóre fale oczywiście przelewają się przez pokład dziobowy, ale do kokpitu nie docierają.

Łódź pięknie się prezentuje w porcie i pod żaglami. W nadbudówce ma smukłe okna, a w burtach można dodatkowo zamontować modne prostokątne świetliki. Uwagę zwraca ciągle stopreling wyraźnie wyniesiony powyżej powierzchni pokładu (to nowość w łodziach tej wielkości). Stopreling tworzy nie tylko solidną podstawę pod słupki relingów, kosz dziobowy, kosze rufowe i inne pokładowe okucia, ale stanowi też element konstrukcyjny (wzmocnione łączenie kadłuba z pokładem) oraz elegancką optyczną granicę zamykającą pokład. Ciekawie zaprojektowano także zejściówkę. Pionowa sztorckłapa została przesunięta do przodu, w kierunku schodów. Dzięki temu wydłużono podłogę kokpitu i schowano sztorckłapę między dwie tylne ścianki nadbudówki. Z kolei górna suwklapa podczas zamykania wyraźnie nachodzi na sztorckłapę. Taka konstrukcja zejściówki chroni wnętrze przed bryzgami wody i deszczem.

Pokład przystosowano do montażu wielu elementów osprzętu. Można zamontować na przykład dodatkowe blokady fałowe, urządzenia elektroniczne na postumencie znajdującym się nad zejściówką, szprycbu-

dę, poprzeczną szynę pokładową do foka samozwrotnego i dodatkowe regulacje żagli. Warto również zwrócić uwagę na dziobowy stopień oraz na wyraźnie zaznaczony kant w linii kadłuba – taki kształt dennej części jachtu jest zgodny z tendencjami powszechnymi na światowych rynkach.

Pod pokładem łódź ma podwójną koję dziobową, podwójną poprzeczną koję pod kokpitem oraz dwie burtowe koje w mesie. Dziobówka i kabina rufowa mogą być otwarte albo zamykane. Poza tym zaplanowano zamykaną toaletę, kambuz z umywalką i stół. Jeśli wybierzemy wersję z otwartą

hundkoją, wówczas kambuz może zostać przesunięty ku rufie i podłużna koja na lewej burcie będzie dłuższa.

Maxus 26 dostępny jest także w kilku innych wersjach. Może mieć miecz obrotowy, szybrowy (dla osób ceniących sprawną żeglugę regatową) lub popularny we Francji system twin keel umożliwiający osiadanie łodzi na plażach podczas odpływów. W egzemplarzach śródlądowych i zatokowych armator może zamontować silnik zaburtowy na pantografie lub w studziencie – wówczas komora silnika stacjonarnego pełni funkcję praktycznego schowka.



Maxus 26 to jedyny jacht polskiej marki nominowany do nagrody European Yacht of The Year 2016.



Morski maxus w wersji twin keel pod genakerem...



...oraz na płytkiej wodzie podczas odpływu.

Fot. Yves Ronzier (2)

Wolin i Uznam w pięć dni



Zbliżamy się do mostu zwodzonego w Dziwnowie.



Przędło unosi się tylko na chwilę – po przejściu łodzi natychmiast idzie w dół.



Jacht „Britta” przy kei w kamieńskiej marinie. Stara szwedzka konstrukcja o długości 8,25 metra.

Mamy zaledwie pięć dni na sierpniowy rejs, trzy osoby w załodze i małą łódkę. A mimo to ciągnie nas na Bałtyk. Wpadamy więc na pomysł, by opłynąć wyspy Wolin i Uznam szlakiem małych portów – takich, do których rzadko zawijamy większym jachtem. Czy zdążymy, żeglując wyłącznie w dzień? Czy uda się połączyć pływanie z morskimi kąpielami? Czy przystanie okażą się gościnne? No i jak będzie się żeglować niewielkim jachtem typu Albin Vega, który w świecie znany jest z dużej dzielności morskiej?

W Marinie Kamień Pomorski czarterujemy jacht od Jacka Łowińskiego ze Szkoły Żeglarstwa Skagen. Nasza „Britta” (nazwa pochodzi od imienia jednej z bohaterek „Dzieci z Bullerbyn”) to stara szwedzka konstrukcja o długości 8,25 metra. Pod pokładem żadnych luksusów, ale niczego nie brakuje i wszystko działa. Mamy cztery koje, kuchenkę, zlew, całkiem sporą lodówkę,orską toaletę w dziobówce, wszystkie środki bezpieczeństwa, UKF oraz GPS z ploterem map. Silnik starszego typu wyposażono w dwie bliźniacze manetki – większa służy do zmiany bie-

gów, a mniejszą przyspieszamy lub zwalniamy obroty. Grot refujemy jedną liną wzdłuż bomu, a genuę zwijamy na rolerze. W kokpicie można rozłożyć wygodne materace oraz tent chroniący w porcie przed słońcem lub deszczem. Choć ostatnie vegi zbudowano w latach 70., wciąż spotykamy je w wielu bałtyckich portach. Pływają pod banderami Niemiec, Szwecji, Danii i Polski... w Kamieniu Pomorskim przy jednej kei stoją cztery.

Jeśli chcemy odpoczywać na plażach i zwiedzać okolice portów, musimy ominąć Świnoujście i w jeden dzień przeskoczyć z Kamienia Pomorskiego do Zatoki Greifswaldzkiej (Greifswalder Bodden). Pobudka skoro świt. Po godzinie i piętnastu minutach meldujemy się w Dziwnowie. Na otwarcie mostu czekamy chwilę przy nabrzeżu stacji paliw. Przędło idzie w górę o 8.00. Mijamy nową marinę, zadbane baseny rybne i meldujemy przez radio wyjście na morze (w Dziwnowie to starannie pielęgnowany zwyczaj, trzeba nawet podać nazwisko kapitana). Po chwili jesteśmy w główkach portu i obieramy kurs na północny zachód.

Vega oczywiście nie jest demonem prędkości. Przy wiatrach od 2 do 5 stopni w skali Beauforta baksztagowymi kursami pokonujemy średnio cztery mile na godzinę. Po południu się rozwiewa, więc refujemy grot i zmniejszamy genuę. Po 10 godzinach na wodach Zatoki Pomorskiej zawijamy do basenu na niemieckiej wysepce Ruden leżącej u wrót Zatoki Greifswaldzkiej (wyspa ma dwa kilometry długości i tylko 300 metrów

szerokości, należy do Parku Natury Wyspy Uznam). Keja mieści około 10 jachtów. Za postój płacimy zaledwie 5 euro, ale trudno się dziwić, bo wysokie betonowe nabrzeże jest zaniedbane i wymaga remontu (wita nas napis: „Wchodzisz na własne ryzyko”). Nie ma prądu ani wody, a zamiast sanitariatów jest wygodka w lesie. Na całej wyspie nie wolno się kąpać w morzu ani nawet wchodzić do stref nadbrzeżnych. Ale za to mamy tu kompletny spokój. Po zachodniej stronie portu jest ścieżka prowadząca do wieży, w której urządzono oddział Muzeum Historyczno-Technicznego Peenemünde. Na szczycie znajduje się taras widokowy, z którego pięknie widać całą okolicę – od wyspy Greifswalder Oie po Rugię.

Spoglądając na wschód, kusi nas, by odwiedzić osadę Thiessow schowaną w głębokiej zatoce Rugii. Dla lądowych turystów to ostatni skrawek wyspy, a dla żeglarzy z Polski – pierwszy port, który można odwiedzić. Ale nigdy nie jest po drodze, bo zwykle gnamy do Sassnitz lub wewnątrznymi wodami pędzimy w kierunku Stralsundu. Tym razem, korzystając z dobrej pogody, ruszamy więc szlakiem prowadzącym na wody Zickersee. Po niespełna trzech godzinach, będąc już blisko tej części Rugii, dopada nas déjà vu. Południowe brzegi półwyspu Klein Zicker, który na mapie wygląda jak głowa kukułki, przypominają Chorwację. Natomiast zielone wzgórza sąsiedniego Gross Zicker przywołują na myśl Irlandię. Odnajdujemy tor wodny i zmierzamy do rybackiego portu. Sporo jachtów stoi w zatoce na kotwicach. W basenie łłok. Łodzie cumują burtą w burtę. Sympatyczny bosman dmucha w gwizdek i przywołuje nas do północnej kei, gdzie wskazuje miejsce postoju. Świetny facet – jest duszą portowego towarzystwa. Mówi, że mu się spieszy, ale po chwili siada na krześle przed bosmanatem i ucina sobie pogawędkę. A później przekonuje nas z całkiem poważną miną: „Nie, twoja łódka na pewno nie ma ośmiu metrów długości. Z pewnością jest krótsza. Powiedzmy – 7,80 metra. No i teraz możesz mi zapłacić mniej...” (na postój vegi wydajemy 12 euro). W sąsiedztwie portu, jak co wtorek od maja do września, gwar przy straganach lokalnych producentów. Thiessow ma aż trzy plaże. Najlepiej wybrać północną – jest podzielona na część naturystyczną i tekstylną, ale towarzystwo się miesza i po chwili tracimy orientację, po której stronie jesteśmy...

Wiatr nam sprzyja, więc trzeciego dnia znów pokonujemy Zatokę Greifswaldzką baksztagowymi kursami i wpływamy na wody Płany. Mijamy okazałą Marinę Kröslin i sąsiednią przystań w Peenemünde. Zatrzymujemy się w Karlshagen – ten port to największe odkrycie naszego krótkiego rejsu. Spodziewaliśmy się małego basenu



Zaniedbana przystań na niemieckiej wyspie Ruden – brama na wody Zatoki Greifswaldzkiej.



Niewielkie plaże na Ruden są zamknięte dla gości.



Poranna żegluga przez Zalew Kamieński.

rybackiego, a przywitała nas elegancka marina otoczona apartamentami, pełna pięknych jachtów i łodzi motorowych. Tuż obok wejścia znajduje się restauracja „Marina” z charakterystycznym fikuśnym dachem, ale żeglarze chętniej przesiadują w lokalu znajdującym się po drugiej stronie portu. Bez trudu znajdujemy miejsce między dalbami. Za postój płacimy 11 euro. Prąd, woda, toalety i porządne prysznice – wszystko w cenie! Tylko do bałtyckiej plaży trochę daleko – 30 minut żwawym marszem.

Nazajutrz wczesna pobudka i przejście uchylnych mostów w Wolgąście i Zecherinie. Krótko po południu wypływamy na niemiecką część Zalewu Szczecińskiego. Wieje z północnego wschodu z siłą przekraczającą pięć stopni w skali Beauforta. Dość szybko tworzy się spora fala, ma ponad metr wysokości. Przez cały zalew płyniemy ostrym kursem. Przez kilka godzin nie robimy ani jednego zwrotu, ale musimy walczyć o wysokość względem wiatru, by przejść obok płycizn i sieci znajdujących się na północ od Nowego Warpna. Nasza „Britta” sprawia nam ogromną frajdę. Na zalewie zrobiło się białe od fal, wiele jachtów zawinęło do niemieckich portów na południowym brzegu, ale my żeglujemy sucho, stabilnie i bezpiecznie. Prędkość przekracza pięć węzłów. Niezbyt głęboki, ale długi kil łodzi Albin Vega zakończony płetwą sterową to świetna tradycyjna konstrukcja, która nawet z małego jachtu czyni dzielną turystyczną jednostkę. Po godz. 20.00 cumujemy w Wolinie.

W mieście wikingów czujemy się, jak na planie filmu Stanisława Barei. Pięknie się prezentuje okazały budynek portowy, ale wieczorem – gdy żeglarze dobijają do przystani – gmach jest zamknięty na cztery ►



Polskie galeony w porcie Karlshagen cumują przy biurze bosmana.



Marinę w Karlshagen otaczają wakacyjne apartamenty.



Wolin. Po lewej zewnętrzna keja, po prawej mały basen portowy.



Nowy budynek portowy w Wolinie dopiero budzi się do życia.

spusty. Korzystamy więc ze starej toalety obok śmietników, a opłatę portową (30 zł) uiszczamy u pani Czesi w budce z rybami. Nowy basen jachtowy jest tak mały, że właściwie najlepiej zacumować przy zewnętrznej kei. Rano wreszcie ktoś się krząta przy nowym budynku, więc czym prędzej idziemy na spotkanie z nowoczesnością. Jednak choć jesteśmy gośćmi mariny i mamy kwitek postojowy w kieszeni, za WC trzeba płacić. Trochę można się w tym Wolinie pogubić. Wygląda na to, że nowy basen jachtowy nie ma nic poza prądem, a nowy budynek leżący tuż obok nie ma porządných osłoniętych stanowisk postojowych i całodobowej obsługi. Oba miejsca są o kilka kroków od siebie i aż się prosi, by tworzyły jedną przystań, ale na razie żyją własnym życiem. Ponoć w przyszłym sezonie ma się to zmienić.

Obrotowy most w Wolinie otwierany jest dwa razy dziennie – o 9.00 oraz o 16.00. A w soboty i niedziele (w sezonie) o 10.00, 14.00 i 18.00. Przepływamy też pod mostem drogowym i nieco niżej zawieszonym mostem kolejowym (12,4 metra nad lustrem wody – większe jachty nie mają szans, nawet nasza „Britta” ledwo się przeciska). Przed nami piękny szlak Dziwny prowadzący na Zalew Kamieński. To wyjątkowo urokliwe miejsce i prawie bezлюдne. Po drodze mijamy

zaledwie jeden jacht. Dopiero u bram zalewu spotykamy kilka jednostek wracających z Kamienia Pomorskiego lub z Dziwnowa.

Zamykamy pętlę. W kamieńskiej marinie wita nas Jacek, który za chwilę będzie uczyć kolejnych uczestników kursów firmy Ska-gen. W porcie cumujemy burtą do krótkich pomostów ustawionych prostopadłe do kei. Dobrze się tu czujemy. Wózek do przewożenia bagaży czeka pod kluczem. Bramki na

Kamień Pomorski. Idealny na chwilę i na dłużej.



pirsy otwieramy kodem. Toalety są obszerne i czyste. Parking – monitorowany (10 zł za dobę). Bosmani dyżurują w biurze i służą pomocą o każdej porze. A kuchnia i stołówka dla załóg są tak duże, że można w nich urządzić porządną imprezę. – Marina zmieniła nie tylko Zalew Kamieński, ale także miasto i jego mieszkańców – mówi Jacek Łowiński. – Coraz więcej osób interesuje się tym, co się dzieje nad wodą. Wielu zapisuje się na szkolenia żeglarskie, ostatnio mamy sporo kursantów z najbliższej okolicy. Poza tym przystań jest doskonałym miejscem dla prywatnych armatorów – cumują na bezpiecznym zamkniętym akwenie, a do morza mają zaledwie godzinę spokojnej żeglugi.

Na trasie dookoła wysp Wolin i Uznam, pięknej i dającej namiastkę bałtyckiej żeglugi, można oczywiście zorganizować znacznie dłuższe rejsy. Na południowym brzegu Rugii warto odwiedzić porty Gager, Seedorf i Lauterbach. Na południowym brzegu Zatok Greifswaldzkiej leży ciekawy Greifswald. Płynąc wodami Płani, warto wpaść do Mariny Kröslin i Wolgastu oraz do mniejszych portów wyspy Uznam: Ziemitz, Krummin, Zinnowitz, czy Rankwitz. Na zalewie najczęściej odwiedzamy Mönkebude i Uecker-münde – atrakcji i ciekawych miejsc wystarczy nawet na dwa tygodnie.

Tekst i zdjęcia Krzysztof Olejnik



Widok z alei Żeglarzy na kościół Świętych Apostołów Piotra i Pawła.

Puck się zmienia, ale powoli

Co nowego w Pucku? W pierwszych dniach lipca, na początku wakacyjnego sezonu, miasto zdawało się dopiero budzić po leniwej wiosnie. Rynek pusty. Fontanna bez wody. Przy plaży dopiero zbijają stragany z dmuchanymi, świecącymi i strzelającymi gadżetami. A późnym popołudniem trudno znaleźć miejsce na powitalną kolację. Pełni wiary idziemy do smażalni ryb „U Budzisa”, tuż przy porcie rybackim. Niestety – głucho. Knajpa, owszem, działa, ale tylko do 18.00. Wieczorem gwaro jest jedynie w barze przy ul. Wałowej (koło banku), gdzie karmią pizzą i kebabem. Jak więc tu żyć po zejściu z wody w tym naszym żeglarskim Pucku?

Wieczorem warto odwiedzić piwnicę Willi Puck (tuż obok Parku Prezydenta przy ul. 1 Maja, naprzeciwko ośrodka zdrowia). W pięknie urządzonych zakamarkach z czerwonej cegły podają świetne pierogi. Przy ul. Morskiej, między placem Wolności a kościołem św. Apostołów Piotra i Pawła, wpadnijcie do „Cafe Prowincja” (ul. Morska). Czuć tutaj ducha młodego Pucka – rano podają musli i grillowane kanapki z sałatkami, po południu i wieczorem pasty, a przez cały dzień wykwinne ciasta i torty. Przy odrobinie szczęścia można w „Prowincji” spotkać artystów prezentujących swoje prace – na początku lipca Rafał Grądzki zaciekał zebrałymi zdjęciami z miasta kontrastów, czyli z Istam-

bułu. Tuż obok, po sąsiedzku, działa nowa restauracja w dawnym hotelu „Admirał” – można usiąść wewnątrz lub schować się przed słońcem przy stolikach ustawionych w bramie (atmosfera prawie jak w Grecji).

Sporo nowego dzieje się w sąsiedztwie przystani żeglarskiej, gdzie regatowa atmosfera przeplata się z zapachami dochodzącymi z okolicznych jadalni. Marina oferuje keje dla jachtów i slip dla łodzi. Jest stacja paliw i sklep żeglarski. Nie zawiedzie was tawerna „Mistral” na piętrze wschodniej rotundy, z tarasem i widokiem na zatokę oraz plażę. Gospodynie, przygotowując dania z ryb, przez cały sezon wsłuchują się w morskie opowieści trenerów i zawodników. Przy alejce spacerowej, między portem a parkiem, otwarto dwa nowe lokale dla tych, którzy chcą przekąsić coś szybko – na słodko w kawiarni lub bardziej konkretnie w bistro. Eleganckie kameralne budynki z bielonego drewna zdecydowanie ożywiły tę część portowego miasteczka. Obok pięknie się prezentuje odnowiony drewniany taras spacerowy wzniesiony nad hangarami. Wkrótce w sąsiedztwie rozpoczną się kolejne inwestycje – ponoć to ostatni sezon restauracji „Nadmorskiej”, która poszła pod młotek. Może to i dobrze. Bastion PRL odchodzi w przeszłość, a wysoki komin obiektu już nie będzie o poranku wypływał w powietrze tumanów dymu. Nowy właściciel planuje w tym reprezentacyjnym miejscu postawić hotel.

Bezwietrzne dni lub przerwy między treningami warto spędzić na wschodniej plaży – z czystym pięknym piaskiem i budką ratowniczą jak z filmu „Słoneczny patrol”. Idąc od portu na zachód, w kierunku przystani HOM Puck i basenu rybackiego, dochodzimy do nowych portowych zabudowań, które uporządkowały przestrzeń w tej części wybrzeża. Dział tu właściwie druga marina, w lipcu cumował między innymi jacht „Amarant” należący do firmy 3Oceans, armatora żaglowca „Fryderyk Chopin”. Idąc na wschód ścieżką rowerową

R10, dojdziemy do kameralnej wąskiej plaży oraz do apartamentowca zbudowanego przez spółkę Bauhaus Investment. Nowi mieszkańcy lokali mają do wody kilkadziesiąt metrów, a do portu – dwanaście minut pieszo, cztery minuty samochodem albo trzy minuty rowerem. Za oknami jak na dłoni rozpościera się widok na zatokę. Budynek usytuowany jest na klifie. Na drugim, najwyższym, piętrze są apartamenty z antresolami, natomiast na parterze do mieszkań należą ogródki.

Czyli jaki właściwie jest ten Puck, w którym żeglarze spędzają dziesiątki dni w roku na regatach i zgrupowaniach? Chyba jest trochę jak to miasto z fotosów Rafała Grądzkiego – pełne kontrastów. Zmienia się na lepsze, ale dość powoli. O niektórych ulicach, nawet tych sąsiadujących z rynkiem i prowadzących w kierunku zatoki, pan Bóg chyba zapomniał. W innych miejscach widać starania i inicjatywę ludzi, którym naprawdę zależy. Najważniejsze jest jednak to, że w Pucku wciąż możemy się schować przed wakacyjnym tłumem oblegającym Trójmiasto i Władysławowo. Możemy zacumować w porcie, w którym zawsze znajdzie się miejsce. I przyjechać potrenować na laserze lub optimisie, kiedy tylko dusza zapagnie. Trudno sobie wyobrazić polskie żeglarstwo bez Pucka, dlatego tak bardzo mu kibicujemy.

Krzysztof Olejnik



Plaża w Pucku – kameralna i piękna.



Taras tawerny „Mistral”.



Nowa kawiarnia przy porcie.



Jacht „Crystal” w zatoce na Flat Island. To malownicza wysepka przy Great Barrier Island w okolicach Auckland.

Dookoła Nowej Zelandii na jachcie „Crystal”

Michał Palczyński płynie dookoła świata w etapowym załogowym rejsie. W lipcu pokonał Ocean Indyjski ze wschodu na zachód. Dotarł na Mauritius i wyspę Reunion, a następnie obrał kurs na północ. Pod koniec sierpnia żeglował u wybrzeży Seszeli. Przedstawiamy relację Michała z wcześniejszego etapu, w którym przemierzył Morze Tasmana i opłynął Nową Zelandię.

Podczas postoju w Hobart nie brakowało atrakcji i emocji. Spędziliśmy tam Wigilię, objechaliśmy całą wyspę, spaliśmy na stacji benzynowej i mieliśmy wspianego sylwestra na jachcie „Katharsis II”. Pogoda nas rozpieszczała – choć znajdowaliśmy się w ryczących czterdziestkach, przeważnie było słonecznie, a temperatury w dzień dochodziły do 25 stopni Celsjusza. To zasługa magicznego mikroklimatu Hobart.

Na początku stycznia 2015 roku obraliśmy kurs na wschód – w stronę Morza Tasmana. Płynęliśmy na południowy kraniec nowozelandzkiej Wyspy Południowej – do portu Bluff. Do pokonania mieliśmy 900 mil. Niby

nie dużo, ale jednak na granicy Morza Tasmana i Oceanu Południowego ta odległość ma inny wymiar. Śledziłem pogodę na tym obszarze od dłuższego czasu. Zwykle raz lub dwa razy w tygodniu przechodziły nize niosące wiatr o sile 50 lub nawet 60 węzłów oraz fale o wysokości 10 metrów. Ponieważ liczyłem, że żegluga zajmie nam kilka dni, przynajmniej jeden łomot wydawał się nieunikniony. Był to potencjalnie najbardziej niebezpieczny odcinek całego rejsu.

Ale statystyki swoje, a życie swoje. Przez pierwsze 700 mil wiało prawie z każdego kierunku, jednak z umiarkowaną siłą od 3 do 6 stopni w skali Beauforta, czyli w sam raz na przyjemną i sprawną żeglugę. Około 200 mil przed portem Bluff prawie stanęliśmy – jacht płynął z prędkością 2, 3 węzłów. W normalnych okolicznościach sunęlibyśmy spokojnie dalej, ale sytuacja się komplikowała ze względu na pogodowy walec (z wiatrem o sile ponad 60 węzłów), który zbliżał się w naszym kierunku. Postanowiłem nie szukać guza i grzecznie zejść mu z drogi. Włączyliśmy silnik. Co parę godzin stawialiśmy i zrzucaliśmy żagle. Po dobie przyszło pierwsze uderzenie północnego wiatru. Byliśmy już jednak za przylądkiem

Puysegur Point i chroniły nas południowe klify Nowej Zelandii. Co prawda do portu było jeszcze około 70 mil, ale na wodach cieśniny Foveaux przy tym kierunku wiatru nic złego nie mogło się wydarzyć.

Do portu Bluff wpłynęliśmy po ośmiu dobach. To miejsce nie ma nic do zaoferowania załodze małego jachtu. Do basenu wchodziła półmetrowa martwa fala, a my tłukliśmy burtą w potężne drewniane pale i ogromne opony. Bluff jest oficjalnym portem wejścia, jednak celnicy nie mają tu dyżurów. Godzinę czekaliśmy, aż z odległego o 60 km Invercargill specjalnie do nas przyjedzie celnik. Gdybyśmy przypłynęli dobie później, inny urzędnik jechałby 200 km, ponieważ nasz właśnie rozpoczynał urlop.

Z obawy, że „Crystal” może się rozpaść od walenia w nabrzeże, przepłynęliśmy na pobliską Stewart Island. To najdalej na południe wysunięta zamieszkała wyspa Nowej Zelandii. Około 400 mieszkańców skupiło się w mieście Oban. To przepiękny koniec świata – turystyka piesza kwitnie w najlepsze. Podczas krótkiego spaceru widzieliśmy sporo wędrowców – po wyglądzie od razu wiadomo, kto rusza dopiero w teren, a kto właśnie wraca z kilkudnio-

wej wycieczki w buszu. Ci drudzy są oczywiście cali w błocie.

Kotwiliśmy w Paterson Inlet. To niezwykle rozbudowana zatoka z licznymi odnogami. Pośrodku znajduje się wysepka Ulva. Słynie z pięknych piaszczystych plaż i jest rajem dla miłośników ptaków. Ponieważ pogoda była ładna, a zatoka spokojna, więc na wycieczkę popłynęliśmy pontonem. Ulva to perełka. Środek wyspy porasta prawdziwy busz – zimny las deszczowy, gdzie w licznych paprociach kryje się sporo ptaków.

Jeszcze w Hobart, po rozmowie z Mariuszem Koperem, kapitanem jachtu „Katharsis II”, zmieniliśmy plan rejsu. Początkowo mieliśmy odwiedzić Bluff i opłynąć Wyspę Południową od wschodu. Jednak Mariusz i reszta jego załogi mocno zachwalali stronę zachodnią. Po opuszczeniu Paterson Inlet zatrzymaliśmy się na dobę w Port Pegasus na południu Stewart Island. Z portem to miejsce raczej nie ma wiele wspólnego. Nie prowadzi tu też żadna droga – z Oban można dotrzeć tylko pieszo (kilka dni) lub drogą morską. Pegasus to dwie główne, bardzo rozbudowane, zatoki (Północne Ramię i Południowe Ramię) z licznymi odnogami i zakamarkami. Tak głęboko wcinają się w ląd, że akwen jest całkowicie odizolowany od otwartego oceanu. Na początku zatrzymaliśmy się w Ramieniu Północnym. Jest tam tajemnicza Zatoczka Przemysłowców. Wpływa się do niej przez bardzo wąską szczelinę skalną – niewiele szerszą od pontonu. Choć kotwiliśmy 20 metrów od niej, nie byliśmy pewni, czy to na pewno tu. Oczywiście nieprzypadkowo się tu znaleźliśmy, znaliśmy współrzędne wejścia. Po przepłynięciu paru metrów skalne ściany rozstępują się i otwiera się okrągła



Załoga opuściła Flat Island. Za sterem Michał Palczyński.

zatoczka z piaszczystą plażą, za którą rządzi wszechobecny las deszczowy. Rośliność jest tak gęsta, że promienie słońca nie mogą się przedrzeć, a soczysta wilgoć aż wisi w powietrzu.

Ruszyliśmy pontonem po okolicy. W niedalekiej odnodze wypatrzyliśmy wylegującego się na plaży potężnego lwa morskiego. Dobiliśmy do brzegu i powoli ruszyliśmy w jego stronę. Początkowo nie zwracał na nas uwagi, jednak gdy odległość zmalała poniżej 200 metrów, zaczął na nas zerkać. Wciąż zbliżaliśmy się niepewnym krokiem i nagle lew nerwowo zaczął się wiercić, po czym straszliwie rycząc, ruszył w naszym kierunku. Pewnie była to jego prywatna plaża. Na nasze szczęście stworzenia te po-

ruszają się na łodzi dość niezdarnie i przeciętny ludzki osobnik jest szybszy.

Zapomniałem napisać o meszkach, na które nie działa żadna chemia. Występują praktycznie w całej południowej Nowej Zelandii i potrafią nieźle dać w kość. Meszki rozpoczynają żer tuż przed zachodem słońca i atakują setkami. Każdy inaczej reaguje na ugryzienia, które swędzą nawet miesiąc. W skrajnych wypadkach pojawiają się bąble z ropą. Meszki są tak malutkie, że prawie ich nie widać, a jedynym na nie sposobem jest całkowite osłonięcie ciała. Taki ze mnie Polak mądry po szkodzie – pogryzione pierwszego wieczoru w Bluff stopy przestały swędzieć dopiero po ponad trzech tygodniach. ▶



Milford Sound. Fiord z ośnieżonymi szczytami i niesamowitymi wodospadami.



Panorama miasta Auckland.

Następnego dnia przestawiliśmy łódź na wody Południowego Ramienia. Poza pięknymi widokami słynie ono z owoców morza. Małże można zbierać gołymi rękami. Ci, którzy mają sprzęt nurkowy, urozmaicając dietę o przegrzebki i ostrygi. Zorganizowaliśmy kilkugodzinną wycieczkę na pobliski szczyt. Widoki z góry? Do znudzenia piękne.

Ponieważ nadchodziło korzystne okno pogodowe, podnieśliśmy kotwicę i opuściliśmy Port Pegasus. Na pewno jeszcze kiedyś wrócę na Stewart Island, by dokonać dokładniejszej eksploracji. Po trzech godzinach żeglugi bejdewindem minęliśmy prawą burtą słynny Południowy Przylądek. To najdalej na południe wysunięty ląd Nowej



Bowen Fall, cudowny wodospad w Milford Sound.

Zelandii. Należy do wielkiej piątki przylądków półkuli południowej: obok Hornu, Przylądka Dobrej Nadziei (Afryka), przylądka Leeuwin (Australia) i Przylądka Południowo-Zachodniego (Tasmania). Tylko Horn położony jest dalej na południe. Dla „Crystal” i dla mnie był to trzeci przylądek z wielkiej piątki.

Przeskok do Fiordland zajął nam około 30 godzin. Do Doubtful Sound wchodziliśmy w promieniach zachodzącego słońca. To bardzo rozbudowany fiord z licznymi głębokimi odnogami. Nie chciałem nawigować po zmroku na nieznanym mi akwenie, więc zakotwiczyliśmy w pierwszej odnodze o oryginalnej nazwie First Arm. Naszym celem była Deep Cove – odnoga leżąca 16 mil w głąb łądu. Kotwicowisko opuściliśmy o świcie i w blasku wschodzącego słońca zagłębialiśmy się w przepiękny fiord. Sceneria Doubtful Sound różni się od fiordów norweskich. Zbocza są bardziej łagodne i mocniej porośnięte gęstym zielonym lasem. Są też podobieństwa – na przylądek liczne wodospady.

Jedynymi ludźmi mieszkającymi na stałe w Deep Cove (i w całym fiordzie) jest Bill i jego filipińska żona. W sezonie prowadzą pensjonat dla młodzieży. Bill ma zwyczaj zapraszać wszystkie załogi odwiedzające jego zatokę na herbatkę i pogaduchy. Przesympatyczny uśmiechnięty facet. Opowiedział nam o najciekawszych pieszych wycieczkach w okolicy. Tego dnia dotarliśmy pod wyjątkowo wysoki wodospad. W powietrzu unosił się wodny pył, w którym promienie tworzyły tęczę. Bill mówił, że można się przedrzeć za wodospad. Jednak mimo słonecznej pogody, woda była tak zimna, że nikt nie zaryzykował takiej eskapady.

Następnego dnia opuściliśmy przyjazne i piękne Deep Cove. W drodze ku morzu

przez dłuższy czas towarzyszyło nam stado baraszkujących delfinów. Przed wyjściem zakotwiczyliśmy na kilka godzin w zatoczce, którą polecił nam Bill. Miało tam być mnóstwo owoców morza. Po 10 minutach złapał się nieproszony metrowy rekin. Byliśmy chyba bardziej wystraszeni niż on. Mocno się rzucał na wszystkie strony i nie był smaczny.

Następny fiord, do którego wpłynęliśmy, to piękny Milford Sound, najbardziej znany w Nowej Zelandii. Jedyny, do którego można się dostać drogą lądową. Zastaliśmy tam zupełnie inne krajobrazy. Wpływa się w otoczeniu nagich klifów wysokich na kilkaset metrów. W tle rysują się ośnieżone szczyty – widoki naprawdę wbijające w ziemię. Spędziliśmy tam dwa cudowne dni, a pogoda znowu dopisała (choć statystycznie jest tam 200 deszczowych dni w roku).

Na północ od Milford Sound wybrzeże jest bardzo nieprzyjazne żeglarzom. Na odcinku ponad 300 mil nie ma żadnego portu czy nawet zatoki, która oferowałaby schronienie w każdych warunkach. W połowie drogi jest rybacki port Greymouth – jedyne miejsce, do którego można wpłynąć jachtem. Wejście jest w ujściu rzeki, więc w okolicy układają się nieprzewidywalne płycizny. Dlatego do Greymouth można zawinąć tylko przy stosunkowo niewysokich falach. Przystań jest najlepszym punktem wypadowym na łodowce Alp Południowych, które chcieliśmy zobaczyć. Plan był taki: jeśli prognozy na najbliższe dni będą dobre, wchodzimy. Mimo spokojnej pogody kilkaset metrów od główek niewysoka martwa fala nieprzyjemnie się wypiętrzała. Nie chciałem tu wpływać przy ciężkich warunkach. Staaliśmy wśród rybackich kutrów. Na kei był nawet prąd – największy luksus od Hobart...

Wypożyczyliśmy samochód i pojechaliśmy na dwudniową wycieczkę w Alpy Południowe. Droga na południe jest bardzo malownicza, prowadzi po szerokiej nizinie. Z lewej strony widać ocean, a z prawej ośnieżone szczyty. Dotarliśmy do lodowców Franz Jozef i Fox. Niestety ich czoła cofają się niezwykle szybko – kilkaset metrów przez 10 lat!

Następnego dnia wyszliśmy rano przy wysokiej wodzie. W drodze do Wellington zakotwiczyliśmy przy wejściu do Cieśniny Cooka w zatoce Golden Bay. Na mapie linia brzegowa do złudzenia przypomina Zatokę Gdańską z Mierzeją Helską. Nowozelandczycy chwalą się, że jest to najdłuższy tego typu półwysep na świecie. No, ale widać, że we Władku nie byli, bo nasz jest o 5 mil dłuższy.

Po nocnej wyboistej żegludze z Golden Bay wpłynęliśmy na wody Marlborough Sounds. Zobaczyliśmy pierwsze jachty od opuszczenia Tasmanii. Wysp, kanałów i za-



Tongariro Crossing, jeden z najbardziej spektakularnych jednodniowych szlaków turystycznych w Nowej Zelandii.

tok jest w okolicy tak dużo, że żegluję się tu niemal jak po jeziorze. Wysokie szczyty powodują jednak, że wiatr jest bardzo nierówny i ciągle zmienia kierunek. Opuszczaliśmy to miejsce ze sprzyjającym prądem, który z siłą siedmiu węzłów wypłynął nas prosto w Cieśninę Cooka. Na ostatniej prostej cieśnina pokazała pazur. Przez godzinę cztery razy refowaliśmy żagle, by w końcu zostać na skrawku fok. Wiało od zera do 50 węzłów. Wellington położone jest w okrągłej zatoce, do której wiedzie dość wąski przesmyk o długości około 3,5 mili. Pokonanie tego odcinka na silniku zajęło nam półtorej godziny. Nawet podczas cumowania w marinie wiatr nie dawał za wygraną – już wiemy, dlaczego miasto ma reputację najbardziej wietrznego na świecie. Powoduje to ukształtowanie terenu. Podczas gdy na otwartym morzu wieje 30 węzłów, tu podmuchy dochodzą do 60 wę-

złów. W marinie powiedziano mi, że wiatry o sile 90 węzłów nie są w porcie rzadkością.

Na Wyspie Południowej do największych atrakcji przyrodniczych dopływa się jachtem, za to Wyspa Północna skrywa skarby w swoim wnętrzu. Podczas żeglugi przez Zatokę Obfitości przechodziliśmy kilkaset metrów od wulkanicznej White Island. To najbardziej aktywny wulkan w Nowej Zelandii, a jego erupcje trwają już 150 000 lat. Ze stożka bezustannie wydobywa się biały dym. Na lądzie odwiedziliśmy Hobbiton, gdzie kręcono ujęcia do „Hobbita” i „Władcy Pierścieni”. Był też spływ dętkami przez jaskinie Waitomo znane na całym świecie z ogromnej liczby świetlików. Przeszliśmy też najbardziej znany pieszy szlak Wyspy Północnej – Tongariro Crossing. Wspięliśmy się też na szczyt wulkanicznego stożka Ngauruhoe, który jest tolkienowską Górą Przeznaczenia. To właśnie tutaj Frodo zniszczył przeklęty pierścień.

Dalsza droga to już raczej Ciechocinek. Włóczyliśmy się od wyspy do wyspy i od zatoki do zatoki. Muszę przyznać, że okolice Auckland to żeglarski raj. Woda jest spokojna, a liczba pięknych miejsc – ogromna. Do Auckland zbliżały się także załogi Volvo Ocean Race. Mieliśmy nadzieję je spotkać na wodzie, ale spóźnili się o godzinę i gdy nas mijali, było już ciemno. Kiedy wpływaaliśmy do Auckland, woda po prostu gotowała się od pływadeł najróżniejszej maści. Zacumowaliśmy w gigantycznej marinie Westhaven, przypieczetowując w ten sposób półmetek rejsu dookoła świata. Przez 18 miesięcy jacht „Crystal” pokonał ponad 30 tys. mil. Na czterech kontynentach, w 20 krajach, odwiedziłem 75 wysp.

Michał Palczyński

Każdy może wziąć udział w interesującym go etapie rejsu dookoła świata Michała Palczyńskiego. Szczegóły na stronie www.skiff.pl.



Na farmie w okolicach Waitomo do załogi dołączył struś z miejscowej farmy.



Jacht „Crystal” na nowozelandzkim szlaku.

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przechrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKZ Włcz, Zdobycwów Wau Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przechrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
SMART Sp. z o.o., Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
KS Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przechrzenna 11
Restauracja Sailor, Kolobrzeg, Warzelnicza 1, tel. 728 922 226
Maritim Shop, Szczecin, Przechrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przechrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Ośrodek Drawtur, Czaplinek, Pięciu Pomostów 1, tel. (94) 375 54 54
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kolobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kolobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przechrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16, tel. (91) 511 142 312
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przechrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
JK AZS Szczecin, Przechrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Zagłowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
OSW w Czaplinku, Nadbrzeże Drowskie 1, tel. 512 338 983
Trump Mieleno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przechrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kolobrzeg, Warzelnicza 3
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kolobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobojcino 8, Miastko, tel. (59) 858 31 36
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
SMART Sp. z o.o., Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-Hol, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistrzał, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
CHKZ, Charyzkowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charyzkowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charyzkowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCZ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 35
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Lebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Sport-Sails Center, Rytel, Dworcowa 48, tel. 52 39 85 322
Yacht Klub Stał, Al. Jana Pawła II 9, Gdynia
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stocznia Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115

WARMIŃSKO-MAZURSKIE
Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Małajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Hotel St. Bruno, Św. Brunona 1, Giżycko, tel. (87) 732 65 15
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Przystań na Prasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, aleja Spacerowa 11, tel. (87) 420 60 00
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Port Sztynort, Tiga Yacht
Przystań Skłodowo, Harsz-Skłodowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KZ 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
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronitry, 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 Szoł, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSiR, Sielska 38
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08

Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Sklep Słom, Mikołajki, Plac Wolności 2, tel. 602 776 202
Stanica w Nadbrzeżu, Tolkmicko, tel. 601 949 616
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Cicha Zatośka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkó 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarski, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzbą, Wierzbą 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Starek 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
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonyk, Sztynorka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
Decathlon Swadzim, św. Wincentego 5, Tarnowo Podgórne
HKZ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KZ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślnicy 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, Księża E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarska Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKs, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Przystań Posańsina, Krzyżowicki, Międzyborska 1
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Auto Zagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Leszczyński Towarzystwo Żeglarskie, Świętokrzyska 2
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
WKZ Wolsztyn, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZZ, Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKZ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE
Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosza 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstokowski Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, Piaseczno
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. 500 022 277
Przystań Zostań Żeglarzem, Centrum Promenada, Spacerowa 35, Białobrzegi, tel. 669 900 600
AZS Śródowno Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Piława, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Książęce, Młodości 2A / 5, tel. (22) 810 00 42
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałow-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZZ, Warszawa, Stadion Narodowy, tel. (22) 541 63 63
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Kewisport, Warszawa, Białowiejska 7/9, tel. (22) 875 04 34
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarski, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Sklep Jaskor – żywiec, Warszawa, Lindleya 16, tel. (22) 243 29 10
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Ośrodek WAT, Zegrze, Grodzkowskiego 2, tel. (22) 688 32 65
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
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
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

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
KZ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKZ Żnin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar”, Dzielwskiego 12, tel. 501 505 412

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

LUBUSKIE
YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OZZ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a
Tawerna Żeglarska, Zielona Góra, Batorego 126A, tel. 690 900 708

ŁÓDZKIE
Piotrkowski OZZ, 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
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Śwolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

LUBELSKIE
YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
YKP Lublin, Juranda 7, tel. 663 93 32 66
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68

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
Decathlon Wrocław Bielany, Francuska 2, Bielany Wrocławskie
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 98, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki KZ, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Jeleniogórski OZZ, Jelenia Góra, Wojska Polskiego 18

ŚLĄSKIE
Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OZZ, Broniewskiego 3
SKŻ Halny, Bielsko-Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chelm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZZ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanalem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKZ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE
Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KZ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
KZ Fala Brzeg, tel. 604 109 715
CSW Mantia Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78
CSW Marina LOK, Turawa, Opolska 56

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
PTZ Nowy Targ, Kluszkowice, Stylichyn 36, tel. 530 523 433
YC PTTK Beskid, Znamierowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE
YK Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep żeglarski Afma, Rzeszów, Langiewicza 30, tel. (17) 85 65 915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

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

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



W rundzie kwalifikacyjnej załoga Corbetta wygrała wszystkie pojedynki.



W Świnoujściu oglądaliśmy cztery polskie ekipy.

Regaty w ujściu Świny

Piątą edycję cyklu Polish Match Tour rozegrano w kanale portowym w Świnoujściu. Impreza organizowana przez Macieja Cylupę cieszy się coraz większą renomą, więc przyciąga wielu zagranicznych żeglarzy oraz krajową czołówkę. W Świnoujściu oglądaliśmy cztery polskie ekipy: Marka Stańczyka (31. miejsce w rankingu ISAF), Patryka Zbroi (55), Łukasza Wosińskiego (86) oraz

Krzysztofa Małeckiego. Wystartowały też załogi z Francji, Szwajcarii, Finlandii, Nowej Zelandii i Tajlandii. Najwyżej sklasyfikowanym sternikiem był Nowozelandczyk Reuben Corbett (11. miejsce w rankingu ISAF).

Nad przebiegiem regat czuwała 10-osobowa komisja sędziowska z arbitrami z Niemiec, Francji, Włoch i Polski. Rozegrano ponad 60 wyścigów. W rundzie

kwalifikacyjnej załoga Corbetta wygrała wszystkie pojedynki. Bardzo dobrze żeglowała ekipa Łukasza Wosińskiego (Delphia Sailing Team), która w eliminacjach zajęła drugie miejsce. W półfinale Polacy musieli uznać wyższość Corbetta i ostatecznie, po wygraniu małego finału, zajęli trzecie miejsce.

Regaty były świetnie zorganizowane. Kibicom zapewniono nie tylko fachowy komentarz, ale także trybuny, które były wypełnione do ostatniego miejsca niemal przez cały czas rywalizacji.

Tekst i zdjęcia Marek Słodownik

Rendez-Vous na wodach Gdańskich

Jeanneau Rendez-Vous, coroczne spotkanie miłośników i armatorów jachtów Jeanneau, zorganizowała firma Dobre Jachty, polski przedstawiciel francuskiej stoczni. W poprzednich edycjach imprezy goście poznali trasę z Sopotu do Jastarni, odwiedzili okolice torpedowni, ścigali się przy Mewiej Rewie na jachtach klasy Puck i poznali w praktyce działanie środków ratunkowych. Tegoroczną bazą Jeanneau Rendez-Vous był hotel „Galion” w Górkach Zachodnich. Uczestnicy wystartowali w re-

gatach zorganizowanych na jednakowych jachtach kabinowych przez Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS. Przeprowadzono pięć biegów, a walka była tak wyrównana, że nawet profesjonalni sędziowie byli zaskoczeni poziomem rywalizacji. Z powodzeniem ścigały się nawet załogi, które częściej korzystają z łodzi motorowych. Część gości wyruszyła na motorowodną wyprawę do ujścia Wisły, gdzie o tej porze roku można zobaczyć wygrzewające się w słońcu fok. Miłośnicy szybkiego żeglowania mo-

gli spróbować sił na jachcie Jeanneau Sun Fast 3600, który jest przygotowywany do atlantyckiego wyścigu ARC. Udostępniono też skuter wodny oraz deski do wakeboardu. Dzięki współpracy z przedstawicielem BMW można było przetestować kilka modeli tej marki.

Drugiego dnia flota łodzi motorowych zabrała uczestników na zwiedzanie centrum Gdańska. Przewodniczką przez całą wyprawę opowiadała przez VHF historie mijanych miejsc. Jej wiedza na temat Gdańska i okolic zaskakiwała nawet znawców miasta.

Tekst i zdjęcia Arek Rejs

Uczestnicy spotkania pływali na jachcie Sun Fast 3600.



Flota jachtów motorowych zawinęła do Gdańska.





Jacht „Gitana 16” ma dwie płetwy sterowe, uchylny kil o zanurzeniu 4,5 metra oraz skrzydła wodne. Klasa IMOCA 60 podrywa się do lotu.

Fot. Thierry Martinez / Gitana

Wielki odłot w klasie IMOCA

Po 11 miesiącach budowy w stoczni Multiplast w Vannes w Bretanii zwodowano jacht klasy IMOCA 60 „Gitana 16”. To już trzecia jednostka nowej generacji (po „Safranie” i „Banque Populaire”) wyposażona w system DSS, czyli w skrzydła wodne. Jacht zaprojektował Guillaume Verdier współpracujący z duetem Marc Van Peteghem i Vincent Lauriot-Prévost z biura konstrukcyjnego VPLP. Kadłub w całości wykonano z włókien węglowych – „Gitana 16” waży zaledwie 7,6 tony, dźwigając pod dnem trzytonową płetwę balastową. Ma ponad 20 metrów długości, 5,7 metra szerokości oraz zanurzenie 4,5 metra.

Dynamic Stability Systems (DSS) to system skrzydeł wodnych wymyślony przez

nowozelandzkiego konstruktora Hugh'a Welbourn'a. Hydroskrzydło działa na burcie zawietrznej. Ma powodować wynurzenie się kadłuba z wody i wzrost prędkości. System poprawia moment prostujący, wspomagając tym samym płetwę balastową. Wysiłki projektantów zmierzają do zmniejszenia masy jachtu, co ma ułatwić wychodzenie kadłuba powyżej linii wodnej. Dlatego najnowsze jednostki klasy IMOCA są lżejsze od starszych łodzi prawie o tonę.

W pierwszym testowym rejsie „Gitany 16” uczestniczyli skipper jachtu Sébastien Josse oraz Charles Caudrelier, który w ostatnich regatach Volvo Ocean Race dowodził jednostką chińskiej załogi Dongfeng Race Team. Łódź zgłoszono do oceanicznych regat załóg dwuosobowych Transat Jacque-

es-Vabre. W wyścigu weźmie udział 13 jednostek klasy IMOCA 60. Żeglarze pokonają 5400 mil – start 25 października w Le Havre (Francja), meta w miejscowości Itajaí (Brazylia).

To już drugi jacht noszący nazwę „Gitana” w klasie IMOCA. Poprzednią jednostką dowodził Loïck Peyron w regatach Vendée Globe (edycja 2008 / 2009). Co ciekawe, Cyril Dardashti, dyrektor generalny zespołu Gitana, od razu po wodowaniu wystawił jacht na sprzedaż. Nowy armator będzie mógł przejąć jednostkę po regatach Vendée Globe, które zakończą się w 2017 roku. Zespół Gitana chce się później skupić na trimaranie klasy MOD 70, który jest modernizowany.

Marek Słodownik

Hydroskrzydło działa na burcie zawietrznej.



Pierwsze wodowanie kadłuba z wężami.

Fot. Thierry Martinez / Gitana (2)



Nowa Zelandia wraca do gry

W brytyjskim Portsmouth rozegrano pod koniec lipca pierwsze regaty cyklu The Louis Vuitton America's Cup World Series. Wystartowało sześć załóg, które poważnie myślały o udziale w 35. edycji Pucharu Ameryki. Po przetasowaniach w zespołach i zmianach technicznych na jachtach żeglarze ścigali się na katamaranach AC45. Na regaty, połączone z festiwalem marynistycznym, przybyło ponad 50 tysięcy widzów. Z wody, z pokładów dwóch tysięcy jachtów i statków, wyścigi oglądało 15 tysięcy osób. Zawody dość nieoczekiwanie zakończyły się zwycięstwem gospodarzy, ale rozegrano tylko dwa biegi. Wyścigi drugiego dnia odwołano z powodu zbyt silnego wiatru (w porywach do 37 węzłów).

Faworytami byli Amerykanie z Oracle Team USA. Ale spekulowano też na temat szans debutujących Francuzów z Franckiem Cammasem i szwedzkiego Artemis Racing z nowym skipperem Nathanem Outteridgem. Forma gospodarzy – zespołu Land Rover BAR, którym dowodzi Ben Ainslie – była niewiadomą. Mało kto wierzył natomiast w sukces SoftBank Team Japan dowodzonego przez Deana Barkera, któremu zabrakło czasu na treningi i zgranie ekipy. A także Emirates Team New Zealand, który tracąc dotychczasowego sternika Deana Barkera, musiał łątać dziurę w załodze. Nowa Zelandia postawiła na zaledwie 24-letniego skippera Petera Burlinga, czterokrotnego mistrza świata w klasach 420 i 49er, który podczas ostatnich mistrzostw świata w klasie Moth wygrał z Barkerem, zdobywając swój piąty tytuł. Burling doskonale radził sobie w walce z bardziej doświadczonymi rywalami.

Żeglarze rywalizowali na trasie o długości 4,25 km podzielonej na krótkie odcinki: startowy o długości zaledwie 250 metrów (półwiatr), pełny o długości 750 metrów, halsówka na dystansie 1500 metrów oraz podobnej długości zjazd z wiatrem i ostatnia prosta o długości 250 metrów w półwiecie. W takich warunkach szczególnie ważny jest start, bo później trudno odrobić stratę.

Pierwszy wyścig wygrali Anglicy, pokonując USA i Nową Zelandię. Podczas tego biegu omal nie doszło do kolizji Kiwis i gospodarzy, co mogło doprowadzić do zniszczenia obu jachtów. Katamarany minęły się o centymetry! W drugim wyścigu na starcie doszło do kolizji Amerykanów i Francuzów – obyło się bez strat, ale ci pierwsi dostali karę. Wyścig wygrali Nowozelandczycy przed Brytyjczykami.

Tegoroczny sezon to zaledwie trzy eliminacje. Drugą rozegrano w Göteborgu pod koniec sierpnia. W pierwszym wyścigu triumfował Oracle Team USA, druga była



Nowa Zelandia prowadzi po dwóch imprezach The Louis Vuitton America's Cup World Series.



Skipper Peter Burling (24 lata). Fot. Gilles Martin-Raget



Tłumy kibiców w Göteborgu. Fot. Ainhoa Sánchez



Załogą Land Rover BAR dowodzi Ben Ainslie.

załoga Land Rover BAR, a trzecia – Emirates Team New Zealand. Gospodarze, zespół Artemis Racing, znaleźli się poza podium, a Francuzi wylądowali na ostatnim miejscu. Tuż po wyścigu Szwedzi wjechali na skały i uszkodzili jacht, co miało wpływ na ich rezultat w kolejnym biegu. W drugim starcie pierwsza trójka była taka sama, a Szwedzi – oszczędzając łódź – dopłynęli na ostatniej pozycji. Drugi dzień przyniósł spore zmiany w klasyfikacji, głównie za sprawą podwójnego punktowania wyścigów. Trzeci bieg to popis skuteczności Artemis Racing, na drugim miejscu dopłynęli Nowozelandczycy, a na trzecim – Brytyjczycy. Francuzi znów na końcu. Rozstrzygający był wyścig szósty, w którym Kiwis

gładko rozprawili się z konkurencją, wygrywając w pięknym stylu. Regaty wygrała Nowa Zelandia, która prowadzi w rankingu po dwóch imprezach. A ponieważ przejęli po włoskim zespole Luna Rossa, który wycofał się z rywalizacji, dwa jachty i kilkanaście kontenerów sprzętu, także na brzegu ich sytuacja się poprawiła.

Marek Słodownik

Klasyfikacja po dwóch imprezach

1. Emirates Team New Zealand	72
2. Land Rover BAR	65
3. Oracle Team USA	64
4. SoftBank Team Japan	56
5. Artemis Racing	53
6. Groupama Team France	50

Jubileusz Rolex Fastnet Race

Szwajcarski trimaran „Spindrift 2” był najszybszy w 90. edycji słynnych regat Rolex Fastnet Race. W grupie łodzi jednokadłubowych wygrał „Comanche” (tę ciekawą konstrukcję przybliżamy na sąsiedniej stronie).

Rolex Fastnet Race rozgrywany jest co dwa lata od 1925 roku. Trasa liczy 603 mile i jest taka sama od pierwszej edycji: załogi żeglują z Isles of Wight, okrążają Fastnet Rock ze słynną latarnią i zmierzają na metę w Plymouth. Przed laty pokonanie trasy zajmowało najszybszym jachtom ponad sześć dni. Aktualny rekord, ustanowiony w 2011 roku, wynosi dobę i osiem godzin. W tym sezonie na starcie stanął jacht „Jolie Brise”, który zwyciężył 90 lat temu, ale oczywiście jego udział był jedynie symboliczny.

Padł rekord frekwencji – wystartowało 356 łodzi. Podzielono je na 21 klas, ale największe zainteresowanie budziły wielkie trimarany oraz jednokadłubowce klasy IMOCA 60.

Ponieważ pogoda nie dopisała, bo wiało słabo i ze zmiennych kierunków, nie było szans na rekord. Najszybszy był 140-stopowy trimaran „Spindrift 2”, który żeglował dobę dłużej niż w rekordowym rejsie cztery lata temu, gdy zwyciężał pod nazwą „Banque Populaire V”. Wygrana nie przyszła jednak łatwo, cały czas szwajcarską ekipę gonił o połowę krótszy trimaran „Phaedo” oraz 80-stopowy „Prince de Bretagne”.

Ciekawa była rywalizacja jednokadłubowców w klasie IRC Canting Keel. Ścigały się tu bardzo różne jachty – od starych Volvo 70, przez łodzie IMOCA 60 nieklasyfikowane w swej macierzystej klasie, aż po najszybsze konstrukcje ostatnich lat: „Rambler 88” i „ICAP-Leopard”. Do tej grupy dołączył też faworyzowany 100-stopowy „Comanche” – szeroka łódź z płaskim dnem i ogromnymi żaglami. „Comanche” wygrał, ale miał zaledwie cztery minuty przewagi nad „Ramblerem”.

W klasie IMOCA 60 duże zainteresowanie wzbudził pojedynek jachtów dwóch generacji, gdyż był to pierwszy oficjalny start łodzi z systemem DSS, czyli ze skrzydłami wodnymi. Ścigały się dwa nowe jachty, ale słaby wiatr uniemożliwił ocenę ich możliwości. Zwyciężył „PRB” z załogą Vincent Riou – Sébastien Col. Drugi był „Groupe Quéguiner”, czyli dawny „Safran” (Yann Eliès i Charlie Dalin). Dopiero na trzecim znalazł się nowy „Safran” (Morgan Lagravière i Nicolas Lunven) wyposażony w hydroskrzydła. Zawód sprawili Paul Meilhat i Michel Desjoyeaux, którzy pomylili trasę i nie zostali sklasyfikowani.

Na mecie niemałe emocje budziło wyłonienie zwycięzcy w grupie jachtów rywalizujących z wykorzystaniem przeliczników. Wygrał francuski „Courrier Du Leon”, a jego skipper, Géry Trentesaux, nie krył zaskoczenia z powodu zwycięstwa. Wyniki znajdziecie na stronie www.rolexfastnetrace.com.

Marek Słodownik



Na starcie stanął jacht „Jolie Brise” – zwycięzca sprzed 90 lat.

Fot. Rolex / Daniel Forster



Jacht „Comanche”.

Fot. Rolex / Daniel Forster



Najszybszy był 140-stopowy trimaran „Spindrift 2”.

Fot. Mark Lloyd



„Spindrift 2” okrąża Fastnet Rock.

Fot. Yann Riou / Spindrift Racing



Jacht „Comanche”: 30,5 metra długości, 8 metrów szerokości.

Fot. Rolex / Carlo Borlenghi

Pokład jak kort do tenisa

A merykanie zbudowali niezwykle jacht „Comanche”. Powierzchnia pokładu jest porównywalna z kortem tenisowym, a powierzchnia ożaglowania jest równa żaglom z 14 jachtów typu Opal. Top masztu sięga 15. piętra wieżowca. Koszt jednostki pozostaje tajemnicą, ale armator Jim Clark twierdzi, że pieniądze nie są najważniejsze...

Jim to postać dobrze znana w kręgach informatycznych i żeglarskich. Współzałożyciel słynnej firmy Silicon Graphics i przeglądarki Netscape jest już mniej aktywny biznesowo, więc postanowił sfinansować jacht, o którym będzie głośno. Clark jest właścicielem jachtu klasy J „Hanuman”. Do niedawna miał także trzymasztowy szkuner „Athene”. Teraz jednak postanowił pożeglować z nieco większą dawką adrenaliny. Ken Read, skipper „Comanche”, mówi o jachcie, że to prawdziwa bestia. Gdy przed regatami Rolex Sydney – Hobart pytano go, czy załoga potrafi na tej bestii żeglować, odpowiedział: „Nie jestem pewien”.

Za projekt odpowiadają francuscy konstruktorzy: Guillaume Verdier oraz Marc Van Peteghem i Vincent Lauriot-Prévost z biura VPLP. Projektanci założyli, że rozwina dwie słynne konstrukcje klasy IMOCA 60 – „Macif” i „Banque Populaire”, najszybsze łodzie ostatnich okołoziemskich regat samotników Vendée Globe. Niewielka masa jachtu, duże ożaglowanie, sprawny takielunek, należyte marginesy bezpieczeństwa oraz linie kadłuba pozwalające osiągać duże prędkości w różnych warunkach – dzięki tym założeniom powstał jacht o długości 100 stóp (30,5 metra). Cel: zwycięstwa we wszystkich regatach, w których wystartuje, oraz bicie rekordów. Czy projektantom postawiono jakieś ograniczenia? Owszem. Jednym z najważniejszych była wysokość masztu – jacht musiał się zmieścić pod mostem w Sydney, by móc startować w rega-

tach Rolex Sydney – Hobart. Konstrukcja mieści się także w standardach klasy Maxi.

Na jachcie wszystko podporządkowano wadze: od masztu i kabestanów począwszy, na desce toaletowej i tacy kambuzowej kończąc. Wspomniana taca nie tworzy płaskiej powierzchni, jest po prostu płytą z wyciętymi otworami na sześć kubków. Gdzie tylko się dało, zastosowano włókna węglowe. Maszt, bom, grodzie, instalacja uchylniej płetwy balastowej, stół nawigacyjny, koje, także wszystkie elementy drobnego wyposażenia, na toalecie kończąc – wszędzie dominuje węgiel. W rezultacie jacht o długości ponad 30 metrów waży zaledwie 31 ton, jest o prawie dwie tony lżejszy od najpoważniejszych rywali i ma znacznie większą powierzchnię żagli. Spinaker ma 1100 metrów kw. – tyle, ile „Pogoria” niesie na wszystkich masztach. W żegludze na wiatr można postawić żagle o powierzchni prawie 800 metrów kw. Podczas prób osiągnięto prędkość 29 węzłów, ale skipper Ken Read uważa, że padną kolejne rekordy.

Maszt o wysokości 46 metrów, z czterema parami salingów i podwójnymi baksztagami, ustawiony jest niemal centralnie na kadłubie. Choć wytwarza nacisk 75 ton (pod żaglami zwiększa się dwukrotnie), stoi na pokładzie. Dzięki temu kabina jest obszerna, a waga mniejsza. A w wypadku złamania masztu, łatwiej będzie można go wymienić na nowy. Mechanizm uchylniej płetwy balastowej posadowiony jest na tytanowej ramie ważącej 350 kg. Płetwa wychyla się o 35 stopni na każdą z burt. Zmiana jej położenia zajmuje zaledwie 25 sekund. Zanurzenie jednostki wynosi 6,5 metra, więc z pewnością nie do każdego portu łódź będzie mogła zawinąć.

System balastu wodnego to arcydzieło inżynierii – karbonowe rury o dużych średnicach przepompowują 6,5 tony wody do trzech zbiorników na każdej z burt. Dwie płetwy sterowe pracują optymalnie w prze-



Rekord prędkości: 29 węzłów. Fot. Rolex / Daniel Forster

chyle 20 stopni, poza tym każda z nich może działać niezależnie. Na pawęży zwraca uwagę wyłaz ratunkowy z tratwą – to nawiązanie do pierwowzoru z klasy IMOCA.

Na pokładzie „Comanche”, szerokiego na osiem metrów, pracuje 29 osób. Obszerny kokpit sprawia problemy przy żegludze na fali i w przechyle, ponieważ minimalistyczny projekt nie zawierał elementów ułatwiających zapieranie się nogami czy choćby uchwytów. Wnętrze to także pokaz minimalizmu i karbonowej elegancji. Jacht praktycznie nie ma nadbudówki, pokład jest zupełnie płaski i przechodzi płynnie do kokpitu. Mimo to wnętrze jest dostatecznie doświetlone. Koję znajdują się na burtach, oczywiście nie każdy członek załogi ma zagwarantowany własny kąt. Centralne miejsce w kabinie zajmuje mechanizm balastu wodnego i uchylniej płetwy, a za nimi jest kabina nawigacyjna naszpikowana elektroniką, z uchylnym karbonowym stołem i ławką pozwalającą na wypoczynek.

Jacht zwodowano w grudniu ubiegłego roku. „Comanche” miał stawić czoło w Sydney – Hobart słynnej łodzi „Wild Oats XI”, która wygrywała te regaty już siedmiokrotnie. Nowy bolid przegrał, ale nie dlatego, że jest wolniejszy, ale z powodu braku zgrania załogi. W lipcu, podczas regat na Atlantyku, „Comanche” pobił rekord, przepływając w dobę 618,01 mili, co daje średnią prędkość 25,75 węzła. Dotychczasowy rekord, należący do Torbena Graela i jachtu klasy Volvo 70 „Ericsson 4”, był gorszy o niespełna cztery mile. Podczas sierpniowych regat Rolex Fastnet Race „Comanche” wygrał, ale z powodu słabego wiatru rekordu trasy nie pobił. Ken Read powiedział na mecie, że już wie, o co chodzi w żegludze na bestii, i zapowiedział kolejne zwycięstwa.

Marek Słodownik

Operacja Rio



Małgorzata Białecka z klasy RS:X (z lewej) zdobyła w Brazylii srebro. Fot. Jesus Renedo / Sailing Energy / ISAF (3)



Paweł Tarnowski tuż za podium.



Januszewski i Nowak – 12. miejsce.

Kadrowicze z Enea Sailing Team Poland rywalizowali w regatach przedolimpijskich Aquece Rio – International Sailing Regatta 2015. Najwięcej w brazylijskiej Zatoce Guanabara zdobyła Małgorzata Białecka z klasy RS:X. Polka wywalczyła drugie miejsce i tym samym zdobyła punkt w krajowych eliminacjach olimpijskich. W tej klasyfikacji Białecka ma 15 punktów – o dwa więcej niż Zofia Klepacka i o trzy więcej niż Maja Dziarnowska. W wyścigu medalowym Gosia zajęła przedostatnie dziewiąte miejsce, ale do końca pilnowała Hiszpankę Blancę Manchon (10. pozycja w medal race) i tym sposobem obroniła srebrny medal. „Wiedza i doświadczenie, które zyskałam na wodach Zatok Guanabara, są bezcenne. Do widzenia Rio! Mam nadzieję zobaczyć cię znów za rok” – napisała Polka. Przedolimpijskie regaty wygrała Francuska Charline Picon – to już jej drugie zwycięstwo na olimpijskim akwenie.

Wśród panów czwarte miejsce zajął Paweł Tarnowski, tegoroczny mistrz Europy. Dość pewnie zwyciężył Chińczyk Aichen Wang, który wygrał aż pięć wyścigów. Polak był najlepszy w medal race, jednak nie zdobył medalu, bo do podium miał zbyt dużą stratę. Rezultat Pawła jest doskonały, ale bez punktów w krajowych kwalifikacjach olimpijskich. Przypomnijmy: po mistrzostwach Europy rozegranych na Sycylii Tarnowski ma 15 punktów, Piotr Myszkowski – 8, a Przemysław Miarczyński – 5. Wewnętrzna krajowa rywalizacja o igrzyska w klasie RS:X rozstrzygnie się podczas najbliższych mistrzostw świata w Omanie (od 17 do 24 października).

W klasie 49er załoga Paweł Januszewski i Jacek Nowak zajęła 12. miejsce (rywalizowało 20 ekip). W pierwszej fazie regat Polacy kończyli wyścigi nawet na miejscach drugim i trzecim, ale mimo to nie zaliczą tej imprezy do udanych. Na koniec rywalizacji Paweł i Jacek tak komentowali swój

finisz: „Nieudany dzień dobiegł końca. Rozegraliśmy cztery słabe wyścigi, co cofnęło nas poza strefę pierwszej dziesiątki i wyścig medalowy. Włożyliśmy dużo sił i serca w przygotowania do tej imprezy. Spędziliśmy trzy tygodnie, trenując i poznając akwen olimpijski. Każda godzina była na wagę złota, ponieważ akwen nie należy do łatwych, o czym przypominał do samego końca naszej żeglugi. Wynik jest oczywiście niesatysfakcjonujący, wykonaliśmy jednak kawał dobrej roboty i znowu rywalizowaliśmy w najwyższej stawce. Zdobyte doświadczenie zapoczątkuje w przyszłości. Wydaje się, że jesteśmy bardzo zmęczeni, może owe wyjąłowanie materiału również miało wpływ na naszą gorszą formę”.

Kacper Ziemiński z klasy Laser, pierwszy polski sportowiec, który wywalczył indywidualną kwalifikację na igrzyska w Rio de Janeiro, zajął w Brazylii 13. miejsce, tracąc niewiele do czołowej dziesiątki. Natomiast kobieca załoga z klasy 470, Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska, ukończyła regaty na 14. pozycji (rywalizowało 18 załóg). Agnieszka nie ma szczęścia do Rio, bo zwykle, gdy się tam pojawia, dopada ją choroba. Na Facebooku napisała nawet: „Rio mnie nienawidzi!” – Nic nie zapowiadało nieszczęścia – mówi Aga. – Dwa tygodnie bez żadnych problemów zdrowotnych, a tu nagle na dzień przed wyścigami położyło mnie do łóżka... Za każdym wyjazdem do Rio dodaję kolejną rzecz, na którą zwracam szczególną uwagę, aby się tam nie rozchorować. Tym razem załatwił mnie jeden rozruch na siłowni i powietrze przesiąknięte klimatyzacją. Zapalenie zatok mrowa. Warunki na wodzie nas nie rozpieszczały. W większości wyścigów przyszło się ścigać na zewnętrznych trasach (na oceanie), na które płynie się na hoku około 1,5 godziny. Na miejscu czekała wysoka fala i słaby zmienne wiatr. Raz trafiły się fale o wysokości 4,5 metra przy wietrze o sile zaledwie pięciu węzłów. W dole fal znikwały sześciometrowe maszty siedemdziesiątek – nigdy dotychczas nie spotkałam takich warunków. Na szczęście tego dnia nie udało się rozegrać wyścigów, głównie dlatego, że na statku komisji sędziowskiej wszystkich dopadła choroba morska. Dla mnie te regaty były walką. Walką od momentu przebudzenia do zgaszenia światła. Codziennie, z garścią przeróżnych leków, otumaniona i osłabiona, kierowałam się w stronę portu. Umierając w kontenerze, doszłam do perfekcji w rozpoznawaniu kierunku wiatru w zależności od hałasu wytwarzanego przez samoloty startujące z lotniska leżącego 200 m od portu. Gdyby to były jakiegokolwiek inne regaty, nawet nie rozważałabym zejścia na wodę. Starałam się jednak jak najwięcej zapamiętać i zrozumieć akwen przyszłorocznych igrzysk. Choćby dla tych kilku ciekawostek warto było się męczyć.

Jabłoński trzeci w Sopocie



Załoga Karola Jabłońskiego atakuje rywali na kursie z wiatrem.

Fot. Robert Hajduk

Karol Jabłoński wywalczył z załogą doskonałe trzecie miejsce w regatach Energa Sopot Match Race rozegranych w ramach Mistrzostw Świata World Match Racing Tour.

Przy moło walczyło 12 załóg, między innymi Brytyjczyk Ian Williams, obrońca tytułu i pięciokrotny mistrz świata, oraz Björn Hansen, zwycięzca Stena Match Cup. Poza tym mieliśmy aż dwie polskie załogi: ekipę Przemysława Tarnackiego (Energa Yacht Racing) oraz team Karola Jabłońskiego. W rundzie eliminacyjnej zawodnicy rozgrywali widowiskowe pojedynki, prezentując umiejętności w szybkich i precyzyjnych manewrach, stawianiu i zrzucaniu żagli oraz w imponujących zwrotach w niełatwych warunkach pogodowych. Karol Jabłoński, z dziewięcioma wygranymi i zaledwie dwiema porażkami, wygrał rundę eliminacyjną i pierwszy wszedł do półfinału (omijając pojedynki ćwierćfinałowe).

Pełną emocji rundę ćwierćfinałową rozegrano w pięciu wyścigach. Przemysław Tarnacki odpadł w piątej rundzie po zaciętej walce ze Szwedem Björnem Hansenem. Ian Williams wygrał z Duńczykiem Joachimem Aschenbrennerem, a Duńczyk Nicolai Sehested pokonał znacznie wyżej notowanego w rankingu Szweda Johniego Berntssona.

W sobotnim półfinale Williams pokonał natomiast Hansena, a Sehested zwyciężył z Jabłońskim. Duży finał to spektakularne zwycięstwo młodego Duńczyka Sehesteda nad obrońcą tytułu Ianem Williamsem i potężna dawka emocji dla zgromadzonych na sopockim moście. Dla polskich fanów jeszcze ciekawszy był pojedynek o trzecie miejsce między Karolem Jabłońskim a Björnem Hansenem. Polska załoga pokonała przeciwników w pierwszym wyścigu. W drugim Hansen, po minimalnym zwycięstwie, zdołał

wyrównać. Ale trzeci start i przewaga Jabłońskiego na trasie przesądziły o jego wygranej.

Energa Sopot Match Race to regaty na najwyższym światowym poziomie i jedno z najważniejszych letnich wydarzeń sportowych w Polsce. Odbývają się wokół sopockiego mościa. Żeglarze startują na widowiskowych i trudnych technicznie jachtach typu Diamant 3000 należących do organizatorów – firmy Prime Group. Więcej o wydarzeniu na stronie regat www.sopot-matchrace.com.

Przemysław Tarnacki odpadł w piątej rundzie po zaciętej walce z Björnem Hansenem.

Fot. Robert Hajduk





Filip Szmit w obiektywie Roberta Hajduka.



Mistrzem świata został Słoweńiec Rok Verderber.



Złoto w regatach drużynowych dla Singapuru.



Polska reprezentacja z trenerami.

58 reprezentacji w Dziwnowie

Czternastoletni Słoweńiec Rok Verderber został mistrzem świata w klasie Optimist. Srebro wywalczyła jedyna dziewczynka z pierwszej piętnastki – Jodie Lai z Singapuru (13 lat), a brąz – Norweg Mathias Berthet (14 lat). Najlepszy z Polaków, Filip Miłoszewski (11 lat), bohater z okładki sierpniowego wydania „Wiatru”, zajął 48. miejsce i zaliczył cenne zwycięstwo w drugim biegu kwalifikacyjnym. Zawodnik UKS Barnim Goleniów dopiero pierwszy sezon żegluje w grupie A. Był najmłodszym zawodnikiem w naszej reprezentacji i jedynym Polakiem, który zakwalifikował się do złotej grupy. W Dziwnowie rozegrano także regaty o tytuł drużynowego mistrza świata. W finale tej rywalizacji Singapur pokonał Tajlandię, a trzecie miejsce wywalczyła ekipa Argentyny.

Regaty rozegrano na wodach Zatoki Pomorskiej, a portem mistrzostw była nowa marina w Dziwnowie. Przeprowadzono siedem wyścigów kwalifikacyjnych oraz dwa finałowe. Na Bałtyku ścigało się 275 żeglarzy z 58 krajów – tak wielu zawodni-

ków i tak wiele narodowych reprezentacji jeszcze nigdy nie brało udziału w międzynarodowych regatach klas monotypowych.

Tomasz Figlerowicz, prezydent PSKO:

Zawodnicy i trenerzy spodziewali się w Dziwnowie silnych wiatrów, a tymczasem Zatoka Pomorska przywitała uczestników mistrzostw piękną pogodą, bardzo łagodnymi wiatrami, a w pierwszych dniach nawet



Filip Miłoszewski zajął 48. miejsce.

flautą. Regaty przebiegały jednak zgodnie z planem. Marina była zarezerwowana dla łodzi klasy Optimist. Organizator zadbał o sprawny transport, a wolontariusze o bezpieczeństwo i komfort zawodników w porcie. Niezapomnianą chwilą mistrzostw było otwarcie. Reprezentacje przemaszzerowały z orkiestrą przez miasto i zaprezentowały się zebranym na scenie. Doskonale pracował zespół sędziowski. Trenerzy mogli podpatrywać technikę żeglugi prezentowaną przez reprezentacje z różnych stron świata, natomiast nasi zawodnicy mogli porównać swe umiejętności do rówieśników z zagranicznych ekip. Sternicy musieli się zmagać nie tylko z wiatrem i rywalami, ale także z prądem, który momentami był naprawdę silny. Uważam, że polskie żeglarstwo potrzebowało takiego akwenu. Kiedyś ścigaliśmy się w Łebie, ale tam nie wszystko było zapięte na ostatni guzik, więc ze względów bezpieczeństwa musieliśmy zrezygnować z regat w łebskiej marinie. Teraz mamy Dziwnów, który gwarantuje dobrą atmosferę, infrastrukturę i prawdziwie morski akwen.

Finał Energa Sailing Cup w Sopocie



Optimistom towarzyszyły duże jachty z floty Sopot Match Race.



Za sterem Tytus Butowski. To już ostatni sezon w klasie Optimist byłego mistrza Europy.

Finałowe regaty cyklu Energa Sailing Cup rozegrano w sierpniu w Sopocie. Najlepszym młodym sternikiem towarzyszyli utytułowani reprezentanci – kadrowicze z Energa Sailing Team Poland.

Droga do sopockiego finału nie była łatwa, gdyż w kolejnych regatach eliminacyjnych (w Pucku, Gdyni, Dziwnowie, Giżycku i Poznaniu) rywalizowało prawie 130 młodych żeglarzy z całej Polski. Na wodach zatoki czterdziestu finalistów długo czekało na sprzyjające warunki – zarówno w sobotę, jak i w niedzielę. Na szczęście wiatr, który przybierał na sile wczesnym popołudniem, pozwolił na rozegranie wszystkich zaplanowanych wyścigów. Zwyciężył Patryk Kosmański z Chojnickiego Klubu Żeglarskiego, drugi był Michał Krasodomski, a trzeci – Sławomir Kapalka (obaj z YKP Gdynia). W rocznym rankingu, obejmującym wyniki ze wszystkich regat Energa Sailing Cup, pierwsze miejsce zajął Jakub Gołębiowski z MOS Iława, drugie – Wiktor Kamiński z YKP Gdynia, a trzecie – Filip Szmit z UKŻR Niegocin Giżycko. Zostali oni stypendystami Energa Sailing. W tym roku 14 najlepszych młodych żeglarzy otrzymało finansowe wsparcie na zakup sprzętu, dzięki któremu będą rozwijać swoje kariery sportowe.

Podczas imprezy, w żeglarskim miasteczku przy placu Zdrowym, przygotowano zabawy dla najmłodszych, między innymi wiązanie węzłów na czas i walkę na pirackich statkach. Zawodnicy i kibice mogli się spotkać z członkami kadry narodowej Energa Sailing Team Poland. – Już trzeci raz w Sopocie obchodziliśmy żeglarskie święto – powiedział Maciej Ruwiński z Grupy Energa. – Nie brakowało emocji, bo oprócz zawodów mogliśmy obejrzeć paradę jachtów i bawić się na koncercie. Cieszymy się, że w ten sposób zachęcamy do uprawiania żeglarstwa dzieci i młodzież.

W programie Energa Sailing, obejmującym bezpłatną edukację żeglarską, cykl regat i doposażanie klubów w sprzęt sportowy, przez trzy lata wzięło udział ponad 3 tys. dzieci w wieku od 7 do 9 lat (klasa Optimist) oraz od 9 do 11 lat (windsurfing). Przez kilka miesięcy zorganizowano około 6 tys. godzin lekcji teoretycznych i zajęć na wodzie. Dzięki współpracy Grupy Energa, Ministerstwa Sportu i Turystyki oraz PZZ do klubów przekazano 70 optimistów z kompletem wyposażenia, 20 desek windsurfingowych oraz 100 kompletów żagli, kamizelek i materiałów edukacyjnych. Grupa Energa wspiera również reprezentantów Polski przygotowujących się do igrzyskach olimpijskich w 2016 roku.



W Energa Sailing Cup uczestniczyło prawie 130 sterników.



Grupa Energa partnerem strategicznym
żeglarskiej kadry narodowej PZZ
Energa Sailing Team Poland
oraz programu edukacji żeglarskiej
ENERGA SAILING

Kibicuj żeglarzom na EnergaSailing.pl



reklama

Dwie wersje łodzi Parker 630



Parker 630 Bow Rider z większą kanapą i środkowym przejściem na dziób. Fot. Arek Rejs



Parker 630 Sport z centralną sterówką i szerszym przejściem na lewej burcie.

FOT. ROBERT HAJDUK / SHUTTERSAIL.COM

Ofercie stoczni Parker Poland wzbogacano w tym roku o jacht Parker 630 dostępny w dwóch wersjach zabudowy pokładu – bowrider i sport. Pierwszy model debiutował w lutym na warszawskich targach Wiatr i Woda, drugi pojawił się na wystawie w Gdyni. Niedawno zapowiedziano, że powstanie także trzecia wersja z kabiną (Parker 630 Day Cruiser – premiera we wrześniu na targach w La Rochelle).

Testy łodzi Parker 630 w wersjach bowrider i sport odbyły się w sierpniu. Stocznia gościła członków jury międzynarodowej nagrody Best of Boats Awards. Dziennikarze z Francji, Rosji, Słowenii i Polski poddali wnikliwej ocenie całą flotę firmy Parker Poland.

Oba jachty testowałem z Julianem, kolegą ze Słowenii. Wersja sport to konstrukcja typu center console z dużym rozkładanym łóżkiem na dziobie, otwartym przestronnym kokpitem i dwuosobową sterówką w środkowej części łodzi. Na jacht wygodnie wchodzimy z każdej strony, oczywiście wejście od rufy wymaga wykonania trochę

większego kroku, ponieważ łódź ma silnik przyczepny. Z obu stron silnika znajdują się platformy, które łączą się w jeden szeroki pokład rufowy. Oparcie rufowej kanapy jest ruchome i możemy je łatwo przesunąć do przodu – powstaje wtedy wygodna kanapa zwrócona tyłem do dziobu. Skorzystacie z niej, gdy będziecie uprawiać wakeboard lub narciarstwo wodne. Na tej dwuosobowej kanapie kończą się podobieństwa między wersjami sport i bowrider. Kokpity, sterówki i pokłady dziobowe obu jednostek są różne.

Rufowa kanapa jest właściwie jedynym wyposażeniem kokpitu wersji sport. Poza tym mamy dwa regulowane i obracane fotele dla sternika i nawigatora. Konsola jest przesunięta nieco na prawą burzę, dzięki czemu po lewej mamy bardzo wygodne przejście na pokład dziobowy. Przejście wzdłuż prawej burty też jest możliwe, ale nie jest ono tak szerokie.

Stanowisko sternika jest po lewej stronie konsoli, z manetką umieszczoną centralnie, niemal w osi jachtu. Powyżej manetki mamy wskaźniki kontrolne silnika, obrotomierz oraz wskaźnik wychylenia trymu. Z prawej, przed stanowiskiem nawigatora, znajduje się zamykany schowek oraz radio VHF. Nad kierownicą umieszczono duży ploter, zaś po lewej stronie – stalowe przyciski oświetlenia, sygnału dźwiękowego, kotwicy i pomp. Natomiast w dolnej części konsoli wygospodarowano miejsce na dość dużą szufladową lodówkę.

Manewrowanie łodzią jest wygodne zarówno gdy prowadzimy ją siedząc, jak i stojąc. Bardzo dobrą ochronę przed wiatrem daje solidna owiewka konsoli. Jej wsporniki doskonale sprawdzają się także jako uchwyty. Otwarty pokład dziobowy niemal w całości otoczony jest wygodnymi szerokimi kanapami z miejscem na niewielki składany stół na środku pokładu. Jeżeli nie korzystamy ze stołu, jest on ukryty w głębokim schowku (dojście pod kanapą w przedniej ścianie konsoli). Są tam solidne mocowania, więc nie musimy się obawiać, że podczas żeglugi uszkodzi się laminat. Po obniżeniu dziobowego stolika i rozłożeniu materaca cała przednia część wersji sport zmienia się w ogromny pokład słoneczny.

Niewiele mniejszy dziobowy pokład znajduje się w modelu Parker 630 Bow Rider. Na tej łodzi kanapy na dziobie ułożone są wzdłuż burt, w kształcie litery V (stół w tym miejscu jest wyposażeniem dodatkowym). Gniazdo niewielkiego składanego stolika jest w kokpicie, który poza rufową kanapą ma jeszcze jedną długą kanapę na lewej burcie. Sterówka wersji bowrider podzielona jest na dwie konsole – lewą i prawą. Między nimi jest przejście na dziób. Można je zamknąć niewielkimi drzwiami i środkową częścią owiewki lub otworzyć, gdy chcemy poczuć więcej wiatru. Na lewej burcie jest stanowisko nawigatora z dużym schowkiem, gniazdami 12V i USB oraz uchwytem na napój. Fotel nawigatora jest przedłużeniem kanapy kokpitu i w zależności od potrzeby można przekładać jego oparcie. Pod fotelami znajduje się szufladowa lodówka. Stanowisko sternika jest na prawej burcie. W wersji bowrider trochę gorsze jest umiejscowienie manetki – przy manewrach wstecz tracimy dobrą widoczność.

Kadłub łodzi Parker 630 sprawuje się doskonale i manewrowanie daje naprawdę

	630 Sport	630 Bow Rider
Obroty (rpm)	Prędkość (węzły)	Prędkość (węzły)
600	-	2,3
700	2,5	-
1000	4,2	4,1
1500	5,6	5,8
2000	6,6	6,6
2500	8	9,7
3000	11	12,2
3500	18	18
4000	23	23,7
4500	26	29,1
5000	31	34,8
5400	-	40,8
5460	33	-

PARKER 630	
Długość	6,10 m
Szerokość	2,25 m
Zanurzenie	0,31 m
Waga	990 kg
Zbiornik paliwa	140 l
Max liczba osób	7
Kategoria CE	C



dużo przyjemności. I to niezależnie od prędkości, z jaką płyniemy. Wersja sport napędzana była silnikiem Mercury 115 EFI, natomiast wersja bowrider – Mercury 150 EFI. Zgodnie z oczekiwaniami mocniejszy silnik zapewnił lepsze przyspieszenie i bowrider wchodził w ślizg już po czterech sekundach, podczas gdy łódź w wersji sport potrzebowała na to 5,5 sekundy. Model sportowy maksymalną prędkość 33 węzłów osiągał w 21 sekund (przy obrotach 5460 rpm), natomiast bowrider z mocniejszym motorem – w 17 sekund (przy obrotach 5000 rpm). Po 21 sekundach bowriderem osiągnęliśmy prędkość 38 węzłów (5200 rpm). Lekkie trzymowanie pozwoliło nam jeszcze bardziej rozpędzić łódź do prawie 41 węzłów.

Manewrowanie również nie sprawia problemów. Ani przez chwilę, nawet przy ostrych zwrotach przy dużej prędkości, nie miałem wrażenia, że tracę kontrolę nad łodzią. Prowadzi się ją bardzo bezpiecznie i komfortowo – lata doświadczeń stoczni Parker Poland w budowie solidnych kadłubów procentują. Najmocniejszy silnik dopuszczony do montażu ma moc 200 KM. Sądzę, że na tym kadłubie nawet tak spora jednostka napędowa nie sprawi sternikowi problemów podczas manewrów. Którą wersję zatem wybrać: sport czy bowrider? Sam miałbym dylemat. Ale z pewnością postawiłbym na mocniejszy silnik o mocy 150 KM.

Arek Rejs



W modelu Parker 630 Bow Rider po prawej jest stanowisko sternika, a po lewej – nawigatora (1). W łodzi 630 Sport sterówka z mniejszą owiewką jest w centralnej części (2). Pokład dziobowy można zamienić w wygodne łóżko (3). Pośrodku kokpitu Bow Rider zamontowano stół (4).
Zdjęcia: Robert Hajduk / ShutterSail.com

KAMIZELKA IZEBER

199,99 zł

DWUSTRONNA

1

BEZRĘKAWNIK
NA CO DZIEŃ

2

KAMIZELKA
ASEKURACYJNA



izeber50
FLOATING SYSTEM

Uniwersalna i miękka kamizelka do ochrony przed utonięciem, zimnem i wiatrem. Umożliwia unoszenie się na wodzie, spełniając normę 50N, zapewniając także komfort i izolację termiczną klasycznej kamizelki.

Rozmiary:

S – 40-60 kg; M – 60-70 kg;

L > 70 kg; XL > 70 kg; XXL > 70 kg

Nr ref. 8309128, 8309013

wiatroszczelna
i wodoodporna membrana

membrana komórkowa zapewniająca
odpowiednią wyporność

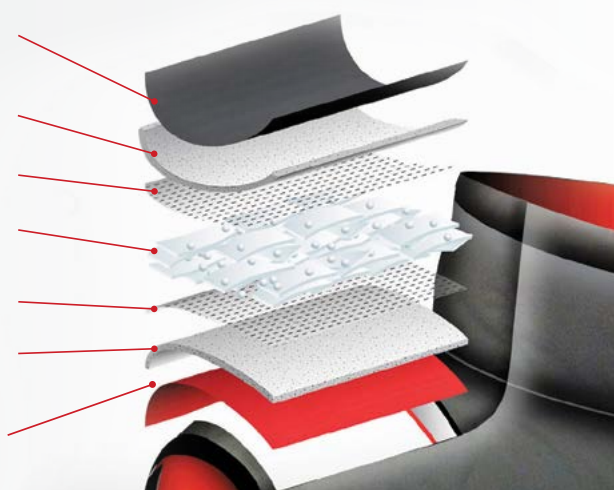
hydrofobowa siatka z mikrowłókien

kompleks polietylenu scalający
mikrosfery włókna

hydrofobowa siatka z mikrowłókien

membrana komórkowa zapewniająca
odpowiednią wyporność

wiatroszczelna
i wodoodporna membrana



PRODUKT DOSTĘPNY NA ZAMÓWIENIE W SKLEPACH

DECATHLON

ORAZ NA

decathlon.pl
KUPUJ ONLINE