WIATR

magazyn dla żeglarzy pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych GRUDZIEŃ 2011
STYCZEŃ 2012

VOLVO OCEAN RACE
Hiszpanie najszybsi na Atlantyku

JAK WYBRAĆ SZTORMIAK
Poradnik dla kupujących

PLAYBOAT
Świat jachtów motorowych

Cały świat w zasięgu wzroku

Lornetki Nikon PROSTAFF 7

Lornetki Nikon PROSTAFF 7 zostały zaprojektowane z myślą o miłośnikach przyrody oraz aktywnego wypoczynku. Charakteryzują się optyką najwyższej jakości oraz stylowym, klasycznym wzornictwem. Zaawansowany układ optyczny gwarantuje bardzo jasny i wyraźny obraz nawet w czasie obserwacji w trudnych warunkach, np. po zmroku. Niewielka masa sprawia, że lornetki pewnie leżą w dłoni, a wypełnienie azotem chroni wnętrze przed zalaniem i zaparowaniem. PROSTAFF są wodoszczelne, nie straszny im deszcz a nawet śnieg - to jedne z najatrakcyjniejszych lornetek dla żeglarzy i miłośników sportów wodnych.

*Cena modelu **Nikon PROSTAFF 7 8x42** w cenniku Nikona wynosi **799 PLN,** a modelu **Nikon PROSTAFF 7 10x42 - 899 PLN.***

Lornetki dostępne w sieci Fotojoker w całej Polsce.

Nikon PROSTAFF 7 8x42

Nikon PROSTAFF 7 10x42

Since 1917

Nikon Sport Optics

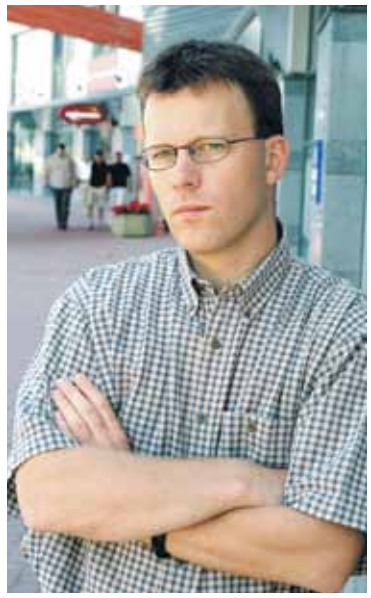
OD REDAKCJI

Docenią ich dopiero w niebie?

Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki, tegoroczni wicemistrzowie Europy w klasie Star, zostali nominowani w 77. Plebiscycie na 10 Najlepszych Sportowców Polski 2011 r. „Przeglądu Sportowego”. Gratulujemy chłopakom i trzymamy za nich kciuki, ale jednocześnie pytamy kolegów z „PS”: a gdzie są Zośka Noceti-Klepacka, tegoroczna mistrzyni Europy w klasie RS:X i zdobywczyni złotego medalu w regatach przedolimpijskich, Piotr Myszka, mistrz Europy, oraz Zbigniew Gutkowski, który samotnie opłynął świat w regatach Velux 5 Oceans, zdobył drugie miejsce i był największą gwiazdą tego słynnego wyścigu?

W nominowanej dwudziestce znaleźli się między innymi skoczek Stoch, pływak Czerniak, siatkarz plażowy Prudel, kajakarz górski Polaczyk i ciężarowiec Zieliński. No, brawo, panowie! Przypomina mi się dyskusja podczas konferencji Medialność Żeglarstwa w Polsce, która towarzyszyła poznańskim targom Boatshow. W spotkaniu udział wzięli między innymi Tomasz Holc, Paweł Pochwała, Zbigniew Gutkowski, Krzysztof Baranowski, Przemysław Tarnacki, Wiesław Kaczmarek i Tomasz Chamera. Wspólnie zastanawialiśmy się, dlaczego tak mało jest żeglarstwa w mediach elektronicznych. Dlaczego nie potrafimy sprzedać naszych sukcesów? Co musimy zrobić, by zdobyć masową widownię? Wszystkie tezy stawiane podczas konferencji potwierdziły kilka dni później nominacje „Przeglądu Sportowego”, w których pominięto największe sukcesy polskiego żeglarstwa w roku 2011.

Zbigniew Gutkowski opowiedział podczas spotkania w Poznaniu anegdotę: „Opisywałem żonie, jak wspaniale zorganizowano start regat Volvo Ocean Race. Że było dużo ludzi, że było odświętnie, że był Torben Grael



oraz piłkarz Zinedine Zidane. I co na to żona żeglarza, która nigdy w życiu nie obejrzała całego meczu piłkarskiego? Eliza zapytała: A kto to jest Torben Grael? To pokazuje, jaka medialna przepaść dzieli świat żeglarstwa od świata piłki.”

Pocieszające jest tylko to, że wszyscy zainteresowani żeglarze zachowali się w tej sytuacji z klasą. Mateusz Kusznierewicz napisał na Facebooku: „Dziękuję, ale wydaje mi się, że zapomniano o trzech innych polskich żeglarzach z jeszcze większymi tegorocznymi sukcesami niż moje i Dominika. Mam na myśli Zosię Klepacką i Piotrka Myszkę (mistrzowie Europy) oraz Zbyszka *Gutka* Gutkowskiego, który zajął drugie miejsce w okołoziemskich regatach samotników. To im należą się największe brawa i wyróżnienia.”

Zośka Noceti-Klepacka na profilu magazynu „Wiatr” dodała kilka słów w swoim stylu: „Spoko, nie ma co się spinać! Nasze wyniki jeszcze zostaną docenione. Jak nie tu, to tam – w niebie.”

Krzysztof Olejnik

Zamów magazyn „Wiatr” do domu

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

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

➠ Prenumerata półroczna (6 numerów) kosztuje 27 zł.

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

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

reklama

WIND CONVERTER

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

Zdjęcie na okładce: PAUL TODD / Volvo Ocean Race

Wydarzenia roku 2011

Zbyszek Gutkowski – 183. człowiek, który samotnie opłynął świat. *Fot. Ainhoa Sanchez / w-w-i.com*

„Gutek" drugi w regatach Velux 5 Oceans

Jak zostać jedną z najważniejszych postaci polskiego żeglarstwa? Trzeba opłynąć świat w regatach samotników. Tylko tyle i aż tyle. Zbigniew Gutkowski zajął drugie miejsce w Velux 5 Oceans (startowało pięciu żeglarzy, do mety dotarło czterech) i tym samym został 183. człowiekiem, który samotnie opłynął kulę ziemską. Na mecie w La Rochelle przyjął gratulacje od legendy oceanów Sir Robina Knox-Johnstona, który przed 41 laty jako pierwszy samotnie opłynął świat.

Rejs Zbyszka był dość dramatyczny. „Gutek" rozciął głowę o wiatrak generatora prądu. Miał kłopoty z jachtem. Musiał zawinąć do portu, by usunąć awarię sztagu. Miał też poważną kontuzję – złamane żebro. W rozmowie z magazynem „Wiatr" Eliza Gutkowska, żona Zbyszka, powiedziała: „Czuwała nad nim opatrzność. Nie mam co do tego wątpliwości. Zadzwonił, gdy zmyła go fala i rzuciła do kokpitu na antypoślizgowe listwy. Mówił, że ma problemy z oddychaniem i kasłaniem. Zapytałam, czy ból jest trudny do wytrzymania. Powiedział, że nie. Zrozumiałam wtedy, że ma jedynie pęknięte żebro. Później ból stopniowo malał. Ale kiedy urwał się sztag, poszedł zbierać żagle. I wtedy tak mocno nadwyrężył chore żebro, że pękło. Całe szczęście, że awaria na jachcie była na tyle poważna, że mąż zdecydował się zawinąć do portu. Bo gdyby mógł żeglować dalej, z pewnością płynąłby z tym żebrem na metę w Charleston. Groziłyby mu bardzo poważne powikłania. A gdyby żebro przebiło płuco, miałby przed sobą około pięciu minut życia. Nikt by mu wtedy nie pomógł."

Teraz „Gutek" marzy o starcie w regatach Vendée Globe. To wyścig samotników dookoła świata bez zawijania do portów. Start zaplanowano na 11 października 2012 r.

Olek Doba przepłynął Atlantyk kajakiem

W Policach, gdzie pracował i mieszka z rodziną, powinien mieć pomnik (albo choćby popiersie), ulicę swego imienia, skwer, nabrzeże, może nawet otrzymać stanowisko doradcy prezydenta. A najlepiej zasiąść w prezydenckim fotelu. Bo nikt w tym roku nie zrobił dla promocji Polic więcej niż 65-letni emeryt Olek Doba, który przewiosłował Atlantyk. Płynął 98 dni, 23 godziny i 42 minuty. Pokonał 5394 mile. Płynął ze średnią prędkością 2,26 km/h. Pokonywał średnio 54 km na dobę (rekord dobowy to 126,5 km). Olek jest pierwszym Polakiem i trzecim kajakarzem na świecie, który przepłynął samotnie Ocean Atlantycki.

reklama

Przepłynął z Dakaru w Afryce do Acaraú w Brazylii. Pokonał przeciwne prądy, silne wiatry i fale. Czasem zamiast przesuwać się na zachód, był spychany przez wiatr w przeciwnym kierunku. Linia jego rejsu przypomina serpentynę zawieszoną na choince, bowiem wielokrotnie musiał zataczać koła. Doskwierał mu upał, dlatego przez wiele dni wiosłował głównie nocą.

Olek płynął kajakiem zbudowanym w stoczni Andrzeja Armińskiego. Projekt musiał spełniać wymogi żeglugi oceanicznej i zachowywać kajakowy charakter. Umieszczono na nim niewielką kajutę, gdzie Olek nocował i przechowywał zapasy. Zamontowano panel słoneczny zasilający odsalarkę i oświetlenie. Nawigacja była prowadzona dzięki systemowi GPS i kompasom. Kontakt z lądem zapewniał lokalizator satelitarny. Zamontowano również telefon satelitarny i radiopławę EPIRB. Kajak Olka ma 7 metrów długości i metr szerokości.

Aleksander Doba ukończył Politechnikę Poznańską. Pracował w Zakładach Chemicznych Police. Ma żonę Gabrielę i dwóch synów – Bartłomieja oraz Czesława. A także wnuczkę Olę.

W 502 dni dookoła Ameryki Północnej i Południowej

Jacht „Solanus" wyruszył z Polski w maju 2010 r. Powrócił na początku października 2011 r. W etapowym rejsie, który trwał aż 502 dni, bydgoscy żeglarze „Solanusa" pokonali przejście północno-zachodnie, opłynęli obie Ameryki, minęli Horn i przez Atlantyk wrócili do Polski. W Narodowym Centrum Żeglarstwa w Gdańsku na załogę czekało ponad 200 osób. Niezwykły rejs, nazwany „Morskim szlakiem Polonii 2010-2011", miał na celu spotkania z Polakami zamieszkującymi odwiedzane w trakcie wyprawy regiony.

Karol Jabłoński mistrzem Europy

Wielu uważało, że to nie ma prawa się wydarzyć. A jednak stało się. Karol wrócił do bojerów po siedmioletniej przerwie. Na mistrzostwach Europy klasy DN w Estonii startował z najgorszego miejsca w trzeciej grupie kwalifikacyjnej. Mimo to zdołał się przebić do czołówki i zdobył złoty medal. Tak wracają tylko wielcy żeglarze.

Przed regatami Karol długo szukał optymalnego ustawienia swojego ślizgu. Zmieniał żagiel, płozy, płozownicę, jako ostatni schodził z lodu. Ta determinacja poparta wiedzą i doświadczeniem pozwoliła odnieść cenny sukces.

Na naszych łamach Karol Jabłoński powiedział: „Za mną Puchar Ameryki i dziesiątki regat na dużych jachtach. Na wodzie zdobyłem spore doświadczenie i nie straciłem sprawności w dłoniach. Wciąż czuję wiatr. A latania na bojerach się nie zapomina, podobnie jak jazdy na łyżwach.

Stary ślizg sprzedałem, więc musiałem zestaw zmontować od nowa. Kadłub przyjechał z Niemiec. Płozownica ze Szwecji. Maszt ze Stanów Zjednoczonych. Żagle uszyto według mojego projektu. Do tego sporo kompletów płóz od różnych dostawców. Miałem też trochę starych płóz, które przez kilka lat leżały w garażu i nabierały mocy. Przed mistrzostwami Europy pojawiły się kłopoty z masztem – był za miękki. Tydzień przed regatami zamieniłem się masztami z Jerzym Taberem z Warszawy. To była dobra decyzja dla nas obu.

Wierzyłem, że stać mnie na sukces. Byłem bardzo dobrze nastawiony psychicznie do tej imprezy. A w trakcie decydujących wyścigów sprzyjały mi warunki. Lubię gładki lód i silny wiatr. Prędkość jest moim sprzymierzeńcem. Podczas tych regat nie byłem najszybszym sternikiem, ale byłem wystarczająco szybki, by zdobyć złoto."

Michał Burczyński wicemistrzem świata

Michał Burczyński wywalczył srebro podczas mistrzostw świata w bojerowej klasie DN. Łukasz Zakrzewski zdobył brązowy medal. Regaty rozegrane w USA (Illinois) wygrał jeden z głównych kandydatów do złota

– Amerykanin Ron Sherry. Trzech następnych Polaków zajęło pozycje w pierwszej ósemce regat.

Na mistrzostwach rozegranych rok wcześniej Michał Burczyński miał złoto. Drugi był wówczas Adam Baranowski, a trzeci Łukasz Zakrzewski. Amerykanin Ron Sherry złamał wtedy maszt w trzecim wyścigu zawodów.

Jonasz Stelmaszyk wicemistrzem Europy

Niepokorny młodzieniec. Nie waży słów, nim je wypowie. Potrafi mieć własne zdanie i iść pod prąd. Ale właśnie tacy ludzie odnoszą w sporcie sukcesy. Jonasz Stelmaszyk wywalczył srebrny medal żeglarskich mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie Laser (zwyciężył Chorwat Tonci Stipanović). Jonasz jest trzecim Polakiem (po Macieju Grabowskim i Karolu Porożyńskim), który zdobył medal na regatach tej rangi.

Na łamach „Wiatru" Jonasz napisał: „Dla wielu osób mój medal był zaskoczeniem, bo dotychczas nie miałem tak spektakularnych sukcesów. Ścigam się na olimpijskim laserze od 2003 r. Miałem wzloty i upadki. Myślę, że jako junior spisywałem się całkiem dobrze. Zdobyłem medal mistrzostw świata i miałem niezłe wyniki na regatach pucharu świata (jak na młokosa). W kraju w mojej kategorii wiekowej nie dominowałem. Musiałem rywalizować z zawodnikami mającymi o wiele lepsze warunki fizyczne, co nie było prostym zadaniem. Ale uporu i zawziętości mi nie brakowało. Na mistrzostwach Europy popłynąłem tak, jak nieraz mi się śniło."

Marcin Rudawski mistrzem świata

Marcin Rudawski został po raz trzeci mistrzem świata w klasie Laser Radial. Wcześniej ta sztuka nikomu się nie udała. Regaty z udziałem ponad 300 zawodników rozegrano u wybrzeży La Rochelle we Francji. Zachęcony sukcesem Marcin postanowił ponownie spróbować sił na olimpijskim laserze standardzie. Podczas mistrzostw kraju w tej konkurencji zajął piąte miejsce.

Kusznierewicz i Życki wicemistrzami Europy

Polska załoga klasy Star wywalczyła w Irlandii srebrne medale mistrzostw Europy. Po regatach Mateusz Kusznierewicz napisał między innymi: „To nasz olbrzymi sukces. Jeszcze tydzień przed regatami zastanawialiśmy się, czy w ogóle wystartować w tych mistrzostwach. Poleciałem do Irlandii z wysoką gorączką, bardzo osłabiony. Leki, które przyjąłem z zalecenia doktora Witolda Dudzińskiego, postawiły mnie na nogi, ale siły wracały powoli. Moje mięśnie były jak z waty. Zwykle mam siłę balastować i ciągnąć szoty przez cały dzień, a teraz starczało mi energii zaledwie na kwadrans. To, że udało nam się zdobyć ten medal, to cud.

Rozegrano osiem wyścigów. Dwa z nich wygraliśmy, raz byliśmy na miejscach drugim i trzecim, dwa razy na piątym. Dwa wyścigi, które nam nie wyszły, to ósme i dziewiąte miejsca. Znów żeglowaliśmy najrówniej ze wszystkich. Byliśmy jedyną załogą, która nie wypadła poza pierwszą dziesiątkę. Nie wystarczyło to jednak, by zwyciężyć. Rewelacyjnie żeglujący Włosi zasłużenie wygrali te regaty."

W Policach powinien mieć pomnik, ulicę swego imienia, skwer, nabrzeże, może nawet stanowisko doradcy prezydenta. Bo nikt w tym roku nie zrobił dla promocji Polic więcej niż 65-letni emeryt Olek Doba.

Klasa Star wyrzucona z programu igrzysk

Nie mieli skrupułów. Wyrzucili klasę Star z programu igrzysk w stulecie tej niezwykle zasłużonej łódki (jeśli wyrzucą jeszcze deskę z żaglem i wprowadzą do regat olimpijskich kitesurfing, to w jakich konkurencjach nasi będą mieć szanse na medale?).

W 2016 r. w Rio de Janeiro nie będzie już jachtów balastowych. Taką decyzję podjęła w maju rada Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej (International Sailing Federation – ISAF). Klasa Star, jedna z najbardziej prestiżowych, była w programie igrzysk od 1932 r. Do dziś tylko raz (w 1976 r. w Montrealu) żeglarze nie rywalizowali o medale olimpijskie w tej konkurencji.

Cztery złote medale dla deskarzy

Polska to Hawaje północy. Nasi deskarze należą do najlepszych na świecie. Zofia Noteci-Klepacka i Piotr Myszka, zawodnicy Kredyt Bank Polish Sailing Team, zdobyli złote medale w klasie RS:X podczas mistrzostw Europy w Burgas (Bułgaria). Doskonale żeglowali także juniorzy. Paweł Tarnowski z Sopotu i Kamila Smektała z Warszawy również wywalczyli złote medale. W sumie polska ekipa (seniorzy i juniorzy) liczyła 36 zawodników oraz ośmiu trenerów. Regaty były wielkim sukcesem polskiego windsurfingu olimpijskiego.

Kilka tygodni wcześniej Zofia Noteci-Klepacka zdobyła złoty medal podczas regat przedolimpijskich w Weymouth. W rozmowie z magazynem „Wiatr" powiedziała: „Przygotowuję się do igrzysk i jednocześnie wychowuję syna. Dlatego

reklama

zamiast podróżować po Europie tam i z powrotem, ciągnąć z sobą dziecko i męża, postanowiliśmy się przenieść na dłużej do Anglii. W sąsiedztwie olimpijskiego akwenu Polski Związek Żeglarski wynajął apartamenty. W jednym z nich spędziłam z rodziną 10 tygodni. Pływałam z naszą kadrą podczas zgrupowań, a kiedy team RS:X wracał do kraju, zostawałam na miejscu i nadal żeglowałam. Trenowałam z zawodniczkami z Hongkongu, Meksyku i Hiszpanii. Doskonale poznałam akwen. Zresztą bardzo go lubię. W Weymouth wiatr kręci prawie tak samo jak na moim Zalewie Zegrzyńskim. Jest chłodno jak nad polskim Bałtykiem we wrześniu. Dlatego czuję się tam niemal jak w domu. Zawodniczki z ciepłych krajów trzęsą się z zimna, dlatego mogę zażartować, że im gorsza pogoda w Weymouth, tym lepiej dla nas".

Nowe mariny w Sopocie i Giżycku

Wreszcie są – dwie nowe ważne mariny. Sopocka wprowadza modny kurort do świata żeglarstwa. Teraz załogi pływające po Zatoce Gdańskiej mają nową atrakcję. A spacerowicze na molo, przytulając się na ławkach i jedząc lody, mogą zobaczyć między innymi jachty Zbyszka Gutkowskiego, Romana Paszke i Przemysława Tarnackiego. Port oferuje 103 miejsca do cumowania, w tym 40 dla jachtów o długości od 10 do 14 metrów oraz 63 dla łodzi o długości do 10 metrów.

Na Ekomarinę, leżącą na północnym brzegu Niegocina, Giżycko czekało wiele lat. Atrakcyjna lokalizacja niemal w samym centrum miasta, stawia ten port w pierwszej lidze mazurskich przystani. Powstało 138 stanowisk dla jachtów. Przygotowano także sześć miejsc dla dużych łodzi pasażerskich. Ekomarina sąsiaduje z portem Żeglugi Mazurskiej, plażą, z terenami wykorzystywanymi na letnie imprezy oraz z dworcami PKP i PKS znajdującymi się po drugiej stronie torów kolejowych. W sąsiedztwie Ekomariny wyrosła kładka przerzucona nad torami i trakcją elektryczną. Łączy centrum Giżycka z brzegiem jeziora. Ten most dla pieszych ułatwia żeglarzom dostęp do handlowej części miasta.

Jesteśmy contentos...

Hiszpanie Iker Martinez i Xabier Fernández oraz Amerykanka Anna Tunnicliffe zostali laureatami nagrody ISAF Rolex World Sailors of the Year.

Uroczystość wręczenia wyróżnień odbyła się podczas posiedzenia Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej w San Juan (Portoryko). Martinez i Fernández wcześniej dwukrotnie byli nominowani do tej prestiżowej nagrody (w 2002 r. wyprzedził ich Ben Ainslie, a w 2004 r. Robert Scheidt). Hiszpanie zdobywali medale olimpijskie w klasie 49er (złoto w Atenach, srebro w Pekinie), trzykrotnie wygrywali mistrzostwa świata. Nagrody nie mogli odebrać osobiście w San Juan, bo ich drugą wielką pasją jest regatowe żeglarstwo oceaniczne. Właśnie biorą udział w regatach Volvo Ocean Race na pokładzie jachtu „Telefonica". Iker i Xabier napisali na kartce: „Jesteśmy contentos..." i rozesłali to zdjęcie po świecie ze środka Atlantyku.

Amerykanka Anna Tunnicliffe to gwiazda kobiecego match racingu. We wrześniu zajęła pierwsze miejsce w światowym rankingu. Wcześniej z powodzeniem żeglowała w olimpijskiej klasie Laser Radial (złoto w Pekinie). Była też mistrzynią świata w klasie Snipe (Słonka).

Żeglarska Stolica Polski 2012

Gdańsk, Gdynia, Giżycko, Mikołajki, Puck, Sopot czy Szczecin? A może Świnoujście? Które miasto zasługuje na tytuł Żeglarskiej Stolicy Polski 2012? Zapraszamy do głosowania na stronie internetowej magazynu „Wiatr". Podzielcie się swoimi opiniami i sprawdzajcie, która miejscowość cieszy się największym uznaniem.

Gdynia tytułuje siebie żeglarską stolicą kraju już od kilku lat. Ma najpopularniejszą marinę na polskim wybrzeżu. Organizuje duże imprezy żeglarskie, zloty żaglowców oraz regaty łódek sportowych – ogólnopolskie i międzynarodowe. Na początku 2011 r. miasto starało się o prawo do organizacji mistrzostw świata klas olimpijskich ISAF. Niestety, przegrało z Santander (Hiszpania).

Gdynia ma jednak poważnych konkurentów. W Sopocie otwarto nowy piękny port jachtowy przy zabytkowym molo. Puck może się pochwalić przystanią odwiedzaną przez żeglarzy regatowych z całej Polski. Chlubą Gdańska jest Narodowe Centrum Żeglarstwa i przystanie w Górkach Zachodnich. A w centrum miasta, nad Motławą, sklepy żeglarskie, marina i nabrzeża goszczące piękne żaglowce podczas zlotu Baltic Sail. Gdańsk ma także Mateusza Kusznierewicza, do tej pory jedynego medalistę igrzysk w historii polskiego żeglarstwa. Mateusz reprezentuje miejscowy klub i jest ambasadorem miasta do spraw morskich.

A może nasza żeglarska stolica powinna się znajdować nad mazurskimi jeziorami, które są najpopularniejszym akwenem polskich żeglarzy? Na oficjalnej stronie internetowej Mikołajek widnieje hasło nie pozostawiające złudzeń co do intencji włodarzy miasta. Czytamy: „www.mikolajki.pl, żeglarska stolica Polski". Skoro Mikołajki mają taki apetyt, co na to sąsiednie Giżycko? Nad Niegocinem jest pięć portów. Nad Kisajnem i wokół zatoki Tracz działają kolejne cztery przystanie. W sumie w Giżycku jest około 740 miejsc cumowniczych (łącznie z tymi, które powstały w nowej Ekomarinie). W sąsiednich Wilkasach, Pięknej Górze i Bystrym jest kolejnych 600 stanowisk dla jachtów. Wszystkie te zakątki tworzą razem żeglarską aglomerację z 20 portami, które skupiają prawie 40 firm czarterowych. Łącznie dysponują one flotą około 400 jachtów. Czy to wystarczy, by zostać żeglarską stolicą?

W zachodniej części kraju do tego tytułu mogą, naszym zdaniem, aspirować Szczecin i Świnoujście. Szczecin ma piękne akweny, prężne środowisko żeglarskie, silne kluby, jest sponsorem The Tall Ships' Races i przygotowuje się do wielkich inwestycji w infrastrukturę żeglarską. Świnoujście jest naszym oknem na zachód. To ostatnia krajowa przystań dla jachtów zmierzających do Niemiec i Danii. Położona jest przy rozlewiskach rzeki Świny. Każdego roku do Basenu Północnego przypływają jednostki z Niemiec, Szwecji, Danii, Holandii i Wielkiej Brytanii. W ubiegłym sezonie w marinie zacumowało ponad 6 tys. jachtów z 20 tys. gości na pokładach. Port żeglarski jest właśnie gruntownie remontowany. Prace mają zostać ukończone w kwietniu 2012 r. Basen Północny będzie największą i najnowocześniejszą przystanią żeglarską nad polskim Bałtykiem (400 miejsc cumowniczych).

Jak będziecie głosować? Które miasto zasługuje, waszym zdaniem, na tytuł Żeglarskiej Stolicy Polski 2012? Wyraźcie swoją opinię i sprawdzajcie rezultaty głosowania na stronie internetowej www.MagazynWiatr.pl. Wyniki opublikujemy w marcowym wydaniu „Wiatru".

Załoga magazynu „Wiatr"

reklama

AIR-TECH
REGENERACJA ŚRUB NAPĘDOWYCH.
ZAPROJEKTUJEMY I WYKONAMY RELINGI, KOSZE DZIOBOWE, KOSZE DO TRATW RATUNKOWYCH.
NIETYPOWE ZABUDOWY ZE STALI NIERDZEWNEJ I ALUMINIUM.
WYKONAMY KAPITALNY REMONT TWOJEGO JACHTU.
Szczecin, ul. Dubois 17
tel./fax (+48 91) 421 06 50
tel. kom. 601 724 974
firma@air-tech.com.pl
www.air-tech.com.pl
reklama

Rok Wagnera

Władysław Wagner to pierwszy Polak, który opłynął świat pod żaglami. Podróżował sześć i pół roku. Na trzech jachtach („Zjawa I", „Zjawa II", „Zjawa III"). Z różnymi załogantami na pokładzie. Najpierw z Gdyni do Dakaru, później przez Atlantyk i Kanał Panamski, następnie przez Pacyfik, Kanał Sueski, aż do Anglii. Chciał wrócić do Gdyni, ale nie zdążył przed wybuchem II wojny światowej. Nigdy już nie odwiedził kraju. Pamiętajmy o nim – rok 2012 ogłoszono Rokiem Wagnera.

Władysław Wagner zmarł na Florydzie w 1992 r., dwa dni przed ukończeniem 80 lat. W Roku Wagnera będziemy obchodzić trzy ważne daty: 20. rocznicę śmierci żeglarza (15 września), setne urodziny (17 września) i 80. rocznicę wypłynięcia z Gdyni w długi i niezwykły rejs (8 lipca).

Polonijni żeglarze, którzy mieli okazję spotkać i poznać Wagnera, postanowili uczcić jego pamięć, umieszczając tablicę pamiątkową na Beef Island w archipelagu Brytyjskich Wysp Dziewiczych (Karaiby). Zaplanowano dwudniowe uroczystości (21 i 22 stycznia). Zaproszeni są wszyscy polscy żeglarze mogący w tym czasie dotrzeć w to niezwykłe miejsce (Brytyjskie Wyspy Dziewicze to 60 górzystych wysepek odkrytych przez Kolumba w 1493 r., podczas drugiej podróży do Nowego Świata). W uroczystości weźmie udział między innymi załoga żaglowca „Fryderyk Chopin". Najwięcej informacji na temat planowanego spotkania na Karaibach znajduje się na stronie internetowej hermandaddelacosta.pl/wagner.

Dlaczego Wagner ma mieć tablicę akurat na Brytyjskich Wyspach Dziewiczych? Polski żeglarz mieszkał na Beef Island. Był tam budowniczym jednego z pierwszych domów z kamienia i pierwszego pasa startowego na lokalnym lotnisku.

Znamy już tekst, jaki zostanie umieszczony na pamiątkowej tablicy: „Władek Wagner 1912 – 1992. Pierwszy polski żeglarz, który opłynął świat w latach 1932 – 1939. Po wojnie zamieszkał przy Trellis Bay, nie chcąc wracać do Polski opanowanej przez komunistów. Pamięć o nim żyje tutaj i w ojczyźnie".

Złote medale Boatshow

Podczas Targów Żeglarstwa i Sportów Wodnych Boatshow, które w listopadzie odbyły się w Poznaniu, wystawcy zaprezentowali 40 jachtów żaglowych i motorowych. Impreza po raz czwarty odbyła się w stolicy Wielkopolski – w halach Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Złoty medal targów w kategorii Jachty Żaglowe otrzymała szczecińska firma Horyzont za łódź Hanse 400. By ją obejrzeć, przez dwa najbardziej udane targowe dni (sobota i niedziela) zwiedzający stali w kilkunastometrowej kolejce. Wyróżnienie w tej kategorii przyznano firmie Yacht Hornet za konstrukcję Hornet 29. Złotym medalem w kategorii Jachty Motorowe nagrodzono firmę Pod Omegą za barkę Omega Buster, którą przedstawialiśmy w listopadowym materiale zapowiadającym poznańską imprezę. Wyróżnienie w tej kategorii otrzymała firma Janmor za sześciometrową łódź Janmor 20 OD.

Złoty medal w kategorii Wyposażenie, Osprzęt i Usługi przyznano firmie Eljacht, przedstawicielowi marki Raymarine, za wskaźnik e7, nowoczesne i funkcjonalne urządzenie do nawigacji. Wskaźnik wyposażony jest w siedmiocalowy ekran, umożliwiający rozbudowę do kilku stanowisk oraz komunikację bezprzewodową bluetooth. Za pomocą ekranu użytkownicy mogą kontrolować pracę kamery termowizyjnej, przesyłać obraz w czasie rzeczywistym na iPada (wersje 1 i 2) oraz iPhona (wersje 4 i wyższe). Dzięki tej funkcji mapy nawigacyjne, obraz wideo, radar i sonar mogą być dostępne prawie z każdego miejsca na jachcie. Wyróżnienie w kategorii Wyposażenie, Osprzęt i Usługi otrzymała firma System Mast za profile masztowe SM 133 i SM 97.

Nagrodę Złoty Dzwon Polskiego Związku Żeglarskiego przyznano za motosailer Casa 33 S firmy Günther Yacht. Ta ciekawa konstrukcja może płynąć na silniku z prędkością nawet 19 węzłów. Ma system do kładzenia masztu oraz dwie płetwy kilowe, które przydadzą się na wodach pływowych, by łódź mogła osiąść bezpiecznie na dnie.

Podczas poznańskich targów ciekawym wydarzeniem była konferencja „Medialność żeglarstwa w Polsce". Na scenie wystąpił Jerzy Porębski. Na basenie rozegrano pokazowe wyścig modeli żaglowych sterowanych radiem. A opowieściami czarował zebranych Olek Doba, który przepłynął kajakiem Atlantyk.

Jachty prezentowane na targach Boatshow 2011:

Żaglowe – Saturn 23 GT, Sedna 30, Maxus 21, Sigma Active, Sigma 600, Focus 800, Hornet 29, Corveette 600, Laguna 25, Hanse 400, Phobos 21, Mariner 21, Topcat, Omega, Micro, Optimist produkcji firmy Sierocin, Antila 27, Antila 24, Janmor 25, Casa 33 S, Olympia 570 Holiday, Coral, Bimare V1 R.

Motorowe – Quicksilver Weekend 640, Marion 630, Bella 500 R, Aquadoor 23 H, Flipper 630 OC, Omega Buster 800, Cobrey 260 SC, Rinker 230, Sloep, Sea Ray 190 Sport, Sundancer 240, QD 20.5 Cabin, Coral 690, Smart Fisher, Eskapader 600, Funhunter 380 Open, Aquatico Retro 650.

Dystrybutorzy: Sklep Żeglarski NEPTUN, Gdynia, tel. 58 621 68 00; SKAUT Sp. z o.o., Szczecin, tel./fax 91 461 35 31; Sklep Żeglarski Bakista, www.bakista.pl, tel. 59 862 76 27

reklama

Dookoła świata z Las Palmas

Dlaczego Roman Paszke postanowił wyruszyć po rekord z Wysp Kanaryjskich?

Roman Paszke testuje żagle u wybrzeży francuskiej miejscowości Lorient. *Fot. Rafał Kłos / Evangelists*

Na początku grudnia Roman Paszke planował wypłynąć z Las Palmas w samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Celem wyprawy jest pobicie rekordu na najtrudniejszej trasie: ze wschodu na zachód. Trudno sobie wyobrazić większe wyzwanie w oceanicznym żeglarstwie.

Jeszcze w październiku byliśmy przekonani, że Paszke wystartuje z francuskiego Brestu lub angielskiego Plymouth. To w tych portach oceaniczni żeglarze zwykle rozpoczynają okołoziemskie rejsy po rekord. Dlaczego Romek postanowił wyruszyć z Wysp Kanaryjskich? Dla magazynu „Wiatr" mówi Robert „Jabes" Janecki, który w teamie jachtu „Gemini 3" odpowiada między innymi za planowanie trasy i tzw. routing pogodowy:

– O tej decyzji przesądziła przede wszystkim strategia pokonania niektórych odcinków oraz warunki meteorologiczne, które na nich panują. Znamy doskonale możliwości jachtu. Katamaran „Gemini 3" najszybciej i najłatwiej prowadzi się w żegludze baksztagiem. Zaraz po starcie Roman szybciej „wjedzie" w wiatry pasatowe, a wracając, po minięciu równika, nie będzie musiał okrążać Wyżu Azorskiego. Może właściwie najkrótszą drogą jechać do mety w Las Palmas, licząc na korzystne wiatry ze wschodu. Bardzo dokładnie przeczytałem przepisy organizacji World Sailing Speed Record Council, nadzorującej oceaniczne rejsy i zatwierdzającej rekordy ustanawiane na różnych trasach. Chcąc pobić rekord w żegludze dookoła świata, nie trzeba wybierać klasycznej drogi z zachodniej Europy. Oczywiście, żegluj ąc na wschód (z wiatrem), taka trasa jest właściwie optymalna, ale płynąc w drugą stronę (pod wiatr), można szukać innych szlaków. Przepisy nie określają, z którego miejsca na mapie należy wystartować. Regulamin ma wiele punktów, ale najważniejsze są trzy: jacht musi przeciąć wszystkie południki, rejs nie może być krótszy niż 21600 mil morskich po ortodromie, a start nie może być wyznaczony poniżej równoleżnika 45 stopni szerokości geograficznej południowej.

Katamaran Romka Paszke podczas ostatnich prób. *Fot. Rafał Kłos / Evangelists*

– Dlaczego zapisano takie wytyczne? Chodzi o to, by rejsy po rekord można organizować także z innych kontynentów, na przykład z Australii – wyjaśnia „Jabes". – Przecież żeglarz z Sydney nie przypłynie do Europy, by stąd rozpoczynać okołoziemską wyprawę. Dlatego właśnie ustanowiono minimalną długość rejsu. Aby trasa miała wymaganą długość, wyznacza się na mapie punkt, który jacht musi minąć. Romek będzie musiał opłynąć lewą burtą Raoul Island (Kermadec Islands) – wyspę leżącą na północ od Nowej Zelandii (przybliżona pozycja: 29 14'20 S, 177 57'35 W). Myślę, że to dobre rozwiązanie, bo i tak planowaliśmy na Pacyfiku nadłożyć drogi i pokierować katamaran nieco na północ. Po to, by Roman mógł płynąć w korzystniejszych warunkach meteorologicznych.

20 listopada Roman Paszke wyruszał z Polski do Francji, gdzie Robert Janecki, Igor Szrubkowski i Robert Stachelski prowadzili prace na pokładzie, przygotowując katamaran do startu. Po rejsach próbnych u wybrzeży Francji jacht w załogowym rejsie miał zostać przeprowadzony na Wyspy Kanaryjskie.

Sześć lat temu Francuz Jean-Luc Van Den Heede odbył samotny rejs ze wschodu na zachód w 122 dni. Płynął jednokadłubowym jachtem „Adrien". Do dziś nikt tego wyniku nie poprawił. Nigdy też nie podejmowano próby bicia rekordu na tym szlaku w żegludze na wielokadłubowcu. „Gemini 3" to najszybszy jacht, jaki kiedykolwiek pływał pod polską banderą. Na pokonanie 200 mil ze Świnoujścia do Gdyni potrzebował zaledwie 8 godzin, 55 minut i 50 sekund. Na tej łodzi można żeglować z szybkością ponad 30 węzłów. Maksymalna prędkość, jaką zanotowano na pokładzie, to ponad 38 węzłów, czyli 70 km/h.

Krzysztof Olejnik

PASZKE360°
Główni Sponsorzy Rejsu
Enea
RENAULT eco2
OCEANS
Sopot
Port Macierzysty
reklama

WIATR I WODA
WIATR I WODA
24. TARGI SPORTÓW WODNYCH I REKREACJI
1-4 MARCA 2012
WARSZAWA, CENTRUM EXPO XXI
UL. PRĄDZYŃSKIEGO 12/14
WWW.WIATRIWODA.PL
Organizator
Organizator wykonawczy
Partner
Sponsor
Patron internetowy
Członek stowarzyszenia
Patronat medialny
Współpraca medialna
YACHT EXPO
murator EXPO
Zagle
HENRI LLOYD
WASPAR.pl
IFBSO THE WORLD'S LEADING BOAT SHOWS
zagle.com.pl
WIATR magazyn dla żeglarzy
BAKISTA.PL
DZIĘKUJEMY ZA SPOTKANIE PODCZAS TARGÓW BOATSHOW 2011 W POZNANIU.
BAKISTA
reklama

Niezniszczalny i szczęśliwy

Radek Kowalczyk ukończył Transat 6.50. Aż 20 jachtów wycofało się z wyścigu

Startował w regatach samotnych żeglarzy na jachcie prototypowym. W swojej grupie zajął ostatnie miejsce (sklasyfikowano 26 jachtów). W klasie jednostek seryjnych wyścig ukończyło 33 żeglarzy. Pokonanie 4749 mil zajęło Polakowi 38 dni, godzinę, 51 minut i 8 sekund. Radek mówi, że zrealizował swój cel – dopłynął do mety arcytrudnych regat, zdobywając wyjątkowe doświadczenie. I chętnie popłynąłby jeszcze raz.

Niezniszczalny Radek i jego jacht „Calbud”. *Fot. Marek Wilczek / Calbud Team*

Organizatorzy regat nazwali Kowalczyka *indestructible*, czyli niezniszczalny. W międzynarodowym towarzystwie żeglarzy klasy Mini znalazł swoje miejsce i wielu przyjaciół. „Teraz jesteś prawdziwym żeglarzem klasy Mini” – napisał jeden z francuskich kibiców w internecie. To ogromne uznanie. Zarówno widzowie, jak i rywale oraz organizatorzy docenili postawę Polaka i jego upór. Nie miał łatwo ani w pierwszym etapie, ani w drugim, ale walczył do końca, mimo że czasami zamykał stawkę, a kolejni zawodnicy wycofywali się jeden po drugim.

W pierwszym etapie z La Rochelle we Francji do Funchal na Maderze Radek miał kolizję i uszkodził kil. Musiał zawinąć do Portugalii i stracił kilka dni. Naprawił jednak jacht i wrócił na trasę. Dopłynął do mety wieczorem, w przeddzień startu drugiego etapu. Wyruszył do Brazylii razem z całą stawką. W okolicach Wysp Zielonego Przylądka miał awarię generatora i musiał ponownie zawinąć do portu. Następnego dnia wyruszył dalej.

Regaty samotnych żeglarzy na jachtach o długości 6,5 metra przez Ocean Atlantycki z Francji do Brazylii to jedno z największych wyzwań sportowych. Ponad miesiąc na morzu na miniaturowej łódce bez większości zdobyczy współczesnej technologii, jak telefon satelitarny czy mapy elektroniczne oraz komputer z aktualizowaną prognozą pogody. Samo ukończenie tych regat wymaga niezwykłej determinacji oraz wytrzymałości fizycznej.

Udział Radka Kowalczyka w regatach Transat 6.50 możliwy był dzięki wsparciu wielu firm i instytucji. Radek dziękuje sponsorowi głównemu projektu, firmie CALBUD, oraz pozostałym sponsorom: miastu Szczecin, firmom Extra Dach, Eljacht, Raft-Service, Smart, Jawa Yachts, Sailbook, Sailmedia, Ster, Mantra, AST, Henri Lloyd, Sail Servis, Raft Servis, Takielunek, a także członkom Klubu Żeglarzy Samotników w Szczecinie oraz Yacht Klubu Polski w Świnoujściu za pomoc w realizacji projektu.

Regaty Transat 6.50 rozgrywane są co dwa lata. Jacht Radka wraca do Europy statkiem. Zwycięzcą tegorocznych regat został David Raison.

Milka Jung

reklama

Opowieść o Bractwie Wybrzeża

Jak zostać członkiem elitarnego stowarzyszenia ludzi morza?

Czarna flaga. Na niej biała kotwica, dwie gwiazdy, skrzyżowane wiosła i podniesione ramię kaperskie z mieczem w dłoni. Wkraczamy w świat Bractwa Wybrzeża. Przykazania dla braci zawarto w Oktalogo, gdzie czytamy między innymi: „Nie będziesz Bratu swemu zazdrościł nawy, żagla ni załogi. Żeglarza bez przystani przyjmiesz w zatoce swojej, a chociaż nie ma on żadnych bogactw krom serca swego, traktować go będziesz jak Brata". Kim trzeba być i co trzeba zrobić, żeby zostać członkiem Bractwa Wybrzeża?

Bracia wzorują się na życiu dawnych żeglarzy, szczególnie flibustierów, kaprów i korsarzy oraz na niektórych zwyczajach masońskich. Czy w związku z tym mamy się bać? W końcu to byli piraci, którzy w XVII i XVIII wieku nazywali siebie Bractwem Wybrzeża. Bez obaw. Dziś to niezwykłe stowarzyszenie oparte jest przede wszystkim na mocnych żeglarskich więzach. Bracia wyznają te same zasady i wartości. Kierują się solidarnością ludzi morza. Przybliżają społeczeństwu wartości żeglarskie, a równocześnie mają świadomość konieczności ochrony środowiska morskiego. Podstawowym zbiorem zasad bractwa jest Oktalogo. Zawarte w nim przykazania mówią o roli kapitana, który ma być jak ojciec. Trzeba go szanować i być mu posłusznym, wykonując każde polecenie. Bracia mają pomagać sobie nawzajem na wodzie i na lądzie, są lojalni i pełni szacunku. Nie mogą być gwałtowni ani pyszni. Jeśli któryś złamie zasady, pozostali odwrócą się od niego („pozostanie sam – jako zadżumiony").

Bractwo Wybrzeża powstało w 1951 r. w Chile. Siedmiu miłośników żeglarstwa morskiego postanowiło założyć klub zrzeszający ludzi morza, zasłużonych w propagowaniu wartości morskich. Z Chile ta idea powędrowała do Wielkiej Brytanii, Włoch, Francji, Niemiec, Hiszpanii. Mesy istnieją też m.in. w USA, Argentynie, Australii, Afryce Południowej. Niedawno powstały na Malcie, w Chinach i na Wyspach Normandzkich. Bractwo Wybrzeża na całym świecie liczy 3 tys. członków.

Polscy żeglarze przystąpili do bractwa w 1966 r. W trakcie wyprawy geograficznej „Śmiałego" wokół Ameryki Południowej zaproszenie przyjął kapitan Bolesław Kowalski wraz z załogą. W ten sposób powstała Mesa Kaprów Polskich.

Pierwszym kapitanem rodzimej mesy był Bolesław Kowalski. Po nim wybrano Jerzego Knabe. Każdemu z braci nadawana jest jego własna flaga oznaczona liczbą. Pierwsze sześć otrzymała załoga „Śmiałego": Bolesław Kowalski (1), Jerzy Knabe (2), Krzysztof Baranowski (3), Krzysztof Wojciechowski (4), Bronisław Siadek (5) i Ludomir Mączka (6).

Dziś Mesa Kaprów Polskich liczy około siedemdziesięciu braci. Powołane zostały mesy regionalne: gdańska, szczecińska, lubelska i warszawska. Każda ma swojego kapitana (sztorman), podlegającego kapitanowi mesy krajowej, którym obecnie jest Jerzy Demetraki-Paleolog. – Kapitan mesy jest jak kapitan na statku. Czyni honory na światowej radzie kapitanów i dowodzi spotkaniami bractwa – mówi Jerzy Demetraki-Paleolog.

Polscy żeglarze przystąpili do bractwa w 1966 r. W trakcie wyprawy „Śmiałego" wokół Ameryki Południowej zaproszenie przyjął kapitan Bolesław Kowalski wraz z załogą. W ten sposób powstała Mesa Kaprów Polskich.

Najwyższa władza Mesy Kaprów Polskich to zafarrancho, czyli zjazd organizowany przynajmniej raz na cztery lata, ale nie częściej niż raz w roku. Na spotkaniu ustalane są prawa bractwa. Uchwały zapadają zwykle większością głosów. Co cztery lata odbywa się zafarrancho światowe. Na to spotkanie jeżdżą kapitanowie krajowi.

Czym zajmują się bracia? Angażują dobrowolnie prywatne fundusze, wspierając inicjatywy żeglarskie i projekty związane z morzem. W odległych i zapomnianych miejscach, gdzie przebywali i ginęli polscy marynarze, stawiają tablice, wodują wieńce i odwiedzają mogiły. - Bractwo wydaje non profit książki ze Złotej Serii Bractwa Wybrzeża. Opublikowano takie pozycje, jak „Wyprawa jachtu Dal" Andrzeja Bohomolca czy „Morze dookoła naszego domu" Tage Voss'a. Ostatnio wydano „Dykcjonarz Mesy Kaprów Polskich". Znajdują się w nim biografie braci, bogate w morskie opowieści – mówi Eugeniusz „Gienia" Moczydłowski, dawny kapitan krajowy.

Polska mesa zrzesza wiele żeglarskich osobowości. Sztormanem Mesy Gdańskiej jest kpt. Andrzej Drapella (89), charyzmatyczny żeglarz i marynarz. Łatwiej spotkać go na morzu niż na lądzie. Jednym z braci był też Leonid Teliga (9), legenda polskiego żeglarstwa. Braćmi są ponadto zawodowi kapitanowie i artyści maryniści. Elitarność bractwa polega między innymi na tym, że przyjmowani są ludzie z niezwykłymi osiągnięciami. Bracia nie obnoszą się ze swoją przynależnością do stowarzyszenia. Pozostają w cieniu.

Obecność w szeregach bractwa wiąże się z obowiązkiem przestrzegania ceremoniału. Na spotkaniach obowiązują stroje z epoki korsarzy. Każdy brat ma trójgraniasty kapelusz, opaskę na oko i historyczne uzbrojenie. Za wyjątkowe osiągnięcia kapituła mesy może przyznać Nagrodę Chwały Mórz, Medal Bractwa Wybrzeża i Przywileje Gwiazd. Wszystkie nagrody zatwierdzane są przez krajowe zafarrancho.

Istotnym elementem funkcjonowania mesy jest przyjmowanie nowych braci. Zwoływana przez kapitana Rada Siedmiu ma za zadanie „przyjmować Członków Wspierających i Jungów oraz o relegowaniu członków decydować." W jaki sposób można stać się bratem? – Nie można się zapisać. Bracia mogą zaprosić nowego członka dla morza zasłużonego – mówi Jerzy Demetraki-Paleolog. Zanim kandydat zostanie wcielony do bractwa, pozostaje na obserwacji. O przyjęciu nowego członka decydują bracia w trakcie zafarrancho. Obowiązuje zasada liberum veto, czyli decyzja musi być jednomyślna.

Jeśli brat przestrzega praw Oktalogo, pozostali „bronić go będą i wspomagać, a w potrzebie od szkody wszelakiej ochraniać." – Na co dzień przynależność do Mesy Kaprów Polskich oznacza dbałość o wizerunek braci. To są ludzie honoru – mówi „Gienia" Moczydłowski. – Nasze spotkania z kolei traktujemy jak święto. Chcemy się bawić należycie. – Kapitan Bolesław Kowalski rzekł onegdaj, że mali chłopcy mają swoje zabawki, a duzi swoje. Takoż jest trochę w bractwie – dodaje Jerzy Demetraki-Paleolog.

Ale bracia mogą być także bezwzględni. Jeśli któryś „czynem niegodnym, a sprzecznym ze statutem lub ordonansem Bractwa się splamił, na wieczystą infamię i relegowanie skazany będzie." Bracia również zachowali tradycyjny stosunek do płci przeciwnej. Kobieta nie może zostać bratem. Tak jest w Chile i Polsce, ale w innych krajach bywa różnie. – Nikt nie tęskni za koedukacją. A niewiasty mogą bez przeszkód powołać własną mesę – twierdzi „Gienia" Moczydłowski. Biorąc pod uwagę znaczną liczbę Polek, które są wyśmienitymi żeglarkami, może nie jest to zły pomysł. Mesy złożone z kobiet zwano w świecie „mesami wilczyc morskich".

Kamila Ostrowska

Cytaty pochodzą z Oktalogo oraz z Ordonansu Trybunału Kaprów Polskich zamieszczonych na oficjalnej stronie Mesy Kaprów Polskich.

reklama

Warszawska riwiera zimą

Bojery, icesurfing, łyżwy, a także spotkania przy ogniskach. Zalew Zegrzyński nie zasypia na zimę

Nad Zalew Zegrzyński jedzie się ze stolicy pół godziny. Latem przyciąga warszawiaków zmęczonych hałaśliwą metropolią. W ciepłe weekendy plaże wokół jeziora są pełne. Grill, opalanie, kąpiel, a na wodzie pełno żagli. Ale później kończy się sezon, robi się zimno, spada pierwszy śnieg i chwyta mróz. Czy ktokolwiek wybierze się w taką aurę nad zalew? Czy jest po co?

Wyjeżdżamy z Warszawy na północ. Najpierw odwiedzamy Zegrze Południowe. Na zewnątrz zimno, więc miło się ogrzać w czynnej cały rok „Szanta Café". Obok tawerny stoi zacumowany „Dunajec". Jest siedzibą firmy Academia Nautica, która organizuje kursy żeglarskie i rejsy. Zimą nie zamykają interesu. Gdy tylko lód skuje zalew, rozpoczynają się weekendowe kursy bojerowe. Co roku zgłasza się kilkanaście osób. Organizatorzy uprzedzają, że zaplanowany termin szkolenia jest umowny. Wszystko zależy od pogody. Każdy, kto ukończy kurs, otrzymuje certyfikat żeglarza lodowego Academii Nautica. Chętni mogą podejść do egzaminu na stopień przed komisją PZŻ.

Zegrze Południowe to również siedziba Akademickiego Związku Sportowego. W tym roku zima upłynie tam pod znakiem remontów i przygotowań do sezonu letniego. W ramach zimowych atrakcji AZS organizuje górskie wyprawy. W planach jest jednak utworzenie sekcji lodowej, która byłaby aktywna nad zalewem każdej zimy.

Przemieszczając się w kierunku Nieporętu, warto zajrzeć do ośrodka TKKF Wodnik. Marina położona jest przy malowniczym ujściu Kanału Żerańskiego. W Wodniku widać upływ czasu i czuć powiew minionej epoki, ale mimo to atmosfera jest bardzo przyjazna. Zimą w basenie portowym organizowane jest lodowisko. Każdy, kto ma łyżwy, może się poślizgać. Wojciech Szymczyk, kierownik portu, przekonuje, że zima to najpiękniejszy okres nad zalewem. – W weekendy urządzamy ogniska, a jeśli znajdą się chętni, możemy zorganizować nawet sylwester. Bar w budynku portowym jest otwarty cały rok. W mroźne dni można się ogrzać przy kominku.

Kolejne miejsce warte odwiedzenia zimą to Port Nieporęt. Keje opustoszały w listopadzie. Ostatnie łódki zniknęły pod plandekami. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że nikogo tu nie zastaniemy. Tymczasem recepcja portu jest otwarta. Co więcej, na 3 grudnia zaplanowano Port Winter Challenge, czyli Regaty Mikołajkowe w klasach Laser Bahia i Hobie Cat. Julia Blanc, dyrektor zarządzający portu, zaprasza nie tylko na regaty. Możliwe jest zorganizowanie kuligu i ogniska z pieczeniem prosiaka. Zarząd mariny jest otwarty na indywidualne potrzeby klientów, nie tylko żeglarzy.

W pobliżu powstaje osiedle Wille nad Zalewem. To luksusowy kompleks domów wyrastających na leśnych działkach. Pod koniec listopada otwarto dom pokazowy. Był dostępny dla potencjalnych klientów, którzy mogli z bliska poznać urok tego miejsca. Dom pokazowy można oglądać codziennie przez całą zimę. Wystarczy umówić się na spotkanie z przedstawicielem inwestora. Czy kolejni stali mieszkańcy znajdą dla siebie keję po drugiej stronie ulicy? Zegrzyńskie mariny są przygotowane na nowych gości.

W Porcie Nieporęt goście znajdą też bazę windsurfingową i iceboardową Wind Hunters. – Jeśli na zalewie są dobre warunki lodowe, zbiera się tu sporo fanów sportów zimowych – opowiada Anna Leciejewska z Wind Hunters. – Ludzie wymyślają najdziwniejsze sposoby ślizgania się po tafli jeziora. Przyczepiają do łyżew, co tylko się da. W bazie Wind Hunters można wypożyczyć, a nawet kupić iceboardy. Warto również śledzić ogłoszenia na stronie internetowej firmy. Gdy tylko pogoda pozwala, organizowane są wspólne treningi. Większość zainteresowanych to klienci, którzy latem korzystają z desek windsurfingowych. Wypożyczyć sprzęt może jednak każdy, nie tylko stały bywalec tego miejsca. Zdarza się, że zbiera się grupa nawet 20 osób. – Każdego roku przybywa nam kilku kolejnych klientów, co oznacza, że iceboardy stają się coraz popularniejsze – twierdzi Anna Leciejewska.

W Nieporęcie ma siedzibę treningową Yacht Klub Polski Warszawa. Obecnie w klubie działają trzy sekcje zimowe: bojerowa, optimist i iceboardowa. Grupą bojerową zajmuje się Maria Oleksy, latająca na bojerach od 1978 r. Sama wielokrotnie starowała w zawodach na lodzie i wciąż aktywnie bierze w nich udział. Tej zimy zbiera chętnych na kurs bojerowy pierwszy raz od czterech lat. – Dysponuję pięcioma bojerami i chciałabym, aby zgłosiło się 10 osób. Kilku chętnych już jest – mówi. – To trudny i raczej niszowy sport. Jest niewielu trenerów podejmujących się uczenia młodzieży i dzieci – dodaje Maria Oleksy. Witold Nerling, zajmujący się sekcją iceboardową, ubolewa nad niską popularnością sportów lodowych. Mimo to zebrał sporą grupę młodzieży, która aktywnie trenuje i bierze udział w zawodach. W 2012 r. na zalewie zaplanowane są regaty o Puchar Warszawy w windsurfingu zimowym (14-15 stycznia), mistrzostwa Mazowsza (21-22 stycznia) oraz mistrzostwa Polski (10-12 lutego).

W Nieporęcie można jeszcze odwiedzić Port Pilawa. Zimą, podobnie jak w Wodniku, organizowane jest tu lodowisko. Bosman Henryk Dąbkowski zachęca do obejrzenia portowego zwierzyńca i wstąpienia na smażoną rybę do baru.

Nad zalewem na razie trudno wypożyczyć sprzęt do żeglarstwa lodowego. Większość osób organizuje wszystko na własną rękę. Ludzie spontanicznie skrzykują się, żeby wspólnie korzystać z lodu i wiatru. Samodzielnie konstruują i budują bojery, iceboardy czy iceflyery. Dla bojerowców najlepszy jest tak zwany czarny lód – gruby i niepokryty śniegiem. Z kolei gdy biały puch pokryje taflę jeziora, pojawiają się amatorzy nart biegowych i spacerowicze, a nawet snowboardziści z latawcami. Wszyscy już czekają, aż Zalew Zegrzyński pokryje się bezpieczną warstwą lodu.

Kamila Ostrowska

reklama

XXXI MIĘDZYNARODOWY FESTIWAL PIOSENKI ŻEGLARSKIEJ

Shanties 2012 „Polskie Żaglowce"

KRAKÓW, 22 - 26 LUTEGO

16 koncertów na 3 scenach: szanty klasyczne, pieśni kubryku, ballady morskie i mazurskie, szanty & jazz, współczesna piosenka żeglarska, folk & rock, piosenka turystyczna oraz widowisko dla dzieci

rezerwacja biletów: www.shanties.pl uwaga: konkurs dla widzów!!!

WILLE NAD ZALEWEM

Pod Warszawą powstają domy w sąsiedztwie największych portów

Tuż obok portów Nieporęt i Pilawa nad Zalewem Zegrzyńskim, 20 minut drogi od granic Warszawy, powstaje osiedle 39 komfortowych willi. Domy wyrastają na leśnych działkach o powierzchniach przekraczających 1000 m^2. Budowę podzielono na dwa etapy. Pierwszy zostanie ukończony jeszcze w tym roku.

Developer proponuje cztery rodzaje budynków o powierzchniach od 215 m^2 do 340 m^2. W pierwszym etapie inwestycji najwięcej powstanie willi Tramontana (nazwa pochodzi od chłodnego wiatru wiejącego na zachodnim wybrzeży Włoch i Korsyki). W architekturze budynków widać wyraźną inspirację kulturą śródziemnomorską.

W elewacjach sporą powierzchnię zajmują okna. Oś osiedla wytycza wewnętrzna droga ze starodrzewem. Projektanci wykorzystali naturalne ukształtowanie terenu tak, by każdy budynek miał optymalne naświetlenie, maksymalnie duży ogród, a przyszli właściciele jak najwięcej prywatności.

Osiedle zaplanowano jako zamknięty i chroniony zespół podmiejski. Teren będzie ogrodzony i monitorowany (z recepcją przy wjeździe). Dodatkowo w willach przewidziano podłączenia do systemów alarmowych. Tuż przy wjeździe na osiedle, bezpośrednio przy ul. Wojska Polskiego (vis-à-vis wjazdu do Portu Pilawa) powstanie pawilon usługowy o powierzchni 250 m^2 z parkingiem. Ma w nim być lokalny sklep, kafeteria lub cukiernia. Na piętrze przewidziano lokale na biura lub dwa niezależne apartamenty.

Projekt Wille nad Zalewem realizowany jest przez Invest Plan Group, poprzez spółkę celową Dernet Enterprises Polska sp. z o.o. Invest Plan to grupa budująca w Polsce nieruchomości mieszkaniowe i komercyjne. Oprócz osiedla Wille Nad Zalewem spółka przygotowuje się do budowy osiedla mieszkaniowego w Ożarowie Mazowieckim oraz inwestycji w Krakowie. Wille nad Zalewem zaprojektowało Gomez Studio, pracownia architektoniczna pod kierownictwem Hernana Gomeza. Generalnym wykonawcą jest firma Visbauen, spółka powstała na bazie doświadczeń firm Panorama Inwest oraz Eko-gips, które od kilkunastu lat działają na rynku budowlanym.

Mieszkańcy osiedla zapewne pierwsze kroki skierują na Portu Nieporęt, by odwiedzić sklepy żeglarskie i portową tawernę. Dzieci namówią rodziców na wizytę w minizoo w Porcie Pilawa. To miejsce żyje cały rok, bo basen portowy zamieniany jest zimą w lodowisko. Okoliczne przystanie prowadzą sekcje sportowe dla dzieci i młodzieży, więc jeśli ktoś ma w domu małego miłośnika klasy Optimist, dojazd na trening zajmie mu pięć minut. W takich miejscach żeglarstwo i sporty wodne mogą się stać codziennością.

reklama

Klasyczne jachty żaglowe

Doskonały prezent na święta. Album „Klasyczne jachty żaglowe" ukazał się nakładem Wydawnictwa Olesiejuk. Autor, Jill Bobrow, przedstawił różne kategorie jednostek – od majestatycznych kutrów, które rywalizowały w Pucharze Ameryki na przełomie XIX i XX wieku, po eleganckie slupy klasy J z lat trzydziestych XX wieku. Każdy rozdział opisuje jedną jednostkę. Ostatni poświęcony jest klasycznym jachtom regatowym. Zdjęcia przedstawione na kartach albumu robią niezwykłe wrażenie i pozwalają rozmarzyć się w zimowy wieczór. Cena: 79 zł. Źródło: www.wydawnictwoolesiejuk.pl

Aparat Nikon 1 V1

Należy do nowej generacji aparatów z wymiennymi obiektywami. Został wyposażony w technologię rejestrowania obrazu przed naciśnięciem spustu migawki i po nim (pre-post capture), ruchome zdjęcie czy inteligentne wybieranie zdjęcia. Dzięki temu aparat umożliwia uwiecznienie nawet najbardziej ulotnych momentów. Nikon 1 V1 posiada nowy szybki procesor. Dzięki temu odznacza się także szybkim systemem autofocus oraz trybem zdjęć seryjnych. Wizjer o wysokiej rozdzielczości ułatwia kadrowanie zdjęć nawet w jaskrawym świetle. Do aparatu można podłączyć zewnętrzną lampę błyskową. Cena aparatu z obiektywem: 3,8 tys. zł. Źródło: www.nikon.pl

Druga skóra na zimowe rejsy i bojery

Bielizna termoaktywna Brubeck Soft Merino wykonana jest z grubej dwuwarstwowej dzianiny termicznej. Doskonała na zimowe rejsy, bojery, narty i łyżwy. Bielizna ma właściwości oddychające, szybko oddaje wilgoć do kolejnych warstw odzieży. Zapewni ciepło i ochroni jednocześnie przed przegrzaniem. Materiał, z którego wykonano bieliznę, ma właściwości antybakteryjne i antystatyczne, nie podrażnia skóry i nie wywołuje alergii. W komplecie dostępne są także spodnie. Cena: 119 zł. Źródło: www.bosman.sklep.pl

Lornetka Nikon

Lornetka Nikon PROSTAFF 7 wyróżnia się stylowym, klasycznym wzornictwem. Niewielka masa i odpowiednie rozłożenie środka ciężkości sprawiają, że urządzenie pewnie leży w dłoni, a gumowana obudowa korpusu zapewnia wygodny i pewny uchwyt. Zaawansowany układ optyczny, wykonany ze szkła ekologicznego, nie zawierającego ołowiu i arsenu, gwarantuje jasny i wyraźny obraz, nawet w czasie obserwacji prowadzonych w trudnych warunkach, po zmroku. Lornetka przeznaczona jest dla miłośników aktywnego wypoczynku zarówno na lądzie, jak i pod żaglami. Cena: 805 zł. Źródło: www.nikon.pl

Prowadnica liku przedniego sztaksla

Prowadnica liku przedniego sztaksla firmy Spinlock montowana jest na lince, dzięki czemu łatwo ją odpowiednio ustawić. Ułatwia stawiane żagli przednich, naprowadzając liklinę żagla do likszpary. Okucie jest poręczne i łatwe w użyciu, umożliwia samodzielne stawianie foka. Cena 200 zł. Źródło: www.majer.com.pl

B&G Triton

Nową serię instrumentów B&G Triton cechuje duży wyświetlacz i wysoki kontrast obrazu zapewniony przez najnowszą technologię LCD. Wyświetlacz ma głęboką barwę kolorów przy małym poborze mocy. Jest czytelny zarówno w dzień, jak i w nocy. Źródło: www.parker.com.pl

Jak walczyć z lodem w marinie?

Jak odpędzić mróz, by przystań nie zamarzła? Amerykanie opatentowali niezwykłe urządzenie, które pozwala trzymać jachty w wodzie nawet podczas srogiej zimy. Lód szkodzi jachtom. Wyciąganie łodzi z wody jest pracochłonne, kosztowne i ryzykowne. Dlatego urządzenie De-icing może zainteresować wielu właścicieli portów w Polsce. Przypomina kuchenkę turystyczną. Tylko zamiast palnika mamy małą śrubę, a zamiast zbiorniczka gazu puszkę z silnikiem elektrycznym. De-icing zanurzamy w wodzie. Może pracować w pionie, w poziomie lub pod kątem. Śruba zanurzona na odpowiedniej głębokości wypycha cieplejszą wodę na powierzchnię akwenu i zapobiega zamarzaniu wody. To naprawdę działa. Urządzenie sterowane jest poprzez czujnik reagujący na spadek temperatury. Podobnie jak programator w nowoczesnym piecu gazowym. De-icing oferuje w Polsce szczecińska firma Skaut. Źródło: www.de-icer.com, www.skaut.com.pl

Eleganckie urządzenie do nawigacji

Nawigacja samochodowa GeoVision 5500BTF marki Prestigio. Urządzenie prezentuje mapy, posiada także odtwarzacz multimedialny, czytnik e-booków oraz zestaw gier. Korzysta z oprogramowania iGO Primo, które charakteryzuje się przyjaznym w obsłudze interfejsem. Program wyposażony jest w wysokiej jakości mapy całej Europy. Wszystkie funkcje obsługiwane są dzięki dotykowemu ekranowi. Wyświetlacz prezentuje mapy w rozdzielczości 800 x 480 pikseli. Nawigacja wyposażona jest w bluetooth oraz transmiter FM. Do każdej nawigacji producent dodaje elegancki pokrowiec, który zapewnia jej należytą ochronę przed uszkodzeniami. Źródło: www.prestigio.pl

Nieprzemakalna torba

Praktyczna, wodoodporna torba Overboard Duffel Bag o pojemności 60 litrów. Dostępna jest w kolorach żółtym, czarnym, czerwonym i niebieskim. Posiada paski pozwalające doczepić różne przedmioty, zewnętrzną kieszeń siatkową, dwie duże wewnętrzne kieszenie zamykane suwakiem oraz regulowany i odpinany pas naramienny. Długość: 67 cm. Waga: 1,25 kg. Cena: 259 zł. Źródło: www.bosman.sklep.pl

Kubek termiczny

Kubek SteelWorks Thermo Mug szwajcarskiej firmy SIGG wykonany jest z wysokiej jakości stali. Dwuwarstwowe ścianki zapewniają dobrą izolację. Jest szczelny i bezpieczny w użytkowaniu. Idealny w biurze czy samochodzie. Pasuje do większości uchwytów samochodowych. Pojemność: 0,5 l, wysokość: 187 mm, średnica 66-87 mm, waga 320 g. Cena: 114 zł. Źródło: www.makanu.com.pl

Rower na jacht

Rower 16" AWN posiada chromowane obręcze, stalową ramę, trzy biegi, bagażnik, błotniki i światła. Waży 15 kg. Wymiary po złożeniu: 70 x 59 x 25 cm. Cena: 799 zł. Źródło: www.bakista.pl

Składany trap

Trap Greting posiada aluminiowy profil i teakowe drewno. Dostępny jest w dwóch rozmiarach: o długości 2 metrów i 2,55 metra. Cena: 2199 zł i 2341 zł. Źródło: www.bakista.pl

Nie tylko na sztorm

Jak wybrać sztormiak, by spełniał nasze oczekiwania i służył długo

Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki w regatowych sztormiakach firmy Marinepool. *Fot. Marek „Goły" Gałkiewicz*

Jest pierwszą rzeczą, którą wrzucamy do torby przed rejsem. Niezastąpiony na wachtach i w portach, często służy nam przez kilka sezonów. Dlatego warto dobrze przemyśleć jego zakup. Sztormiaków na rynku jest mnóstwo. Jak dokonać wyboru, by kurtka i spodnie spełniały nasze oczekiwania?

Im droższy sztormiak, tym lepszy? Nieprawda. Dla oceanicznych żeglarzy, tygodniami walczących z zimnem, wiatrem i wodą, producenci przygotowują najwyższej klasy odzież. Takie sztormiaki kosztują kilkadziesiąt tysięcy złotych. Ale kurtka zawodnika startującego w regatach Volvo Ocean Race nie uprzyjemni rejsu żeglarzowi, który wyskoczył z przyjaciółmi na tygodniowy rejs na Mazury lub Zalew Szczeciński. Jest bowiem ciężka, sztywna i ogranicza swobodę ruchów. Dlatego im więcej rekreacji w żeglowaniu, tym mniej nowoczesnej technologii w odzieży. No, i mniej wydatków. To, oczywiście, nie oznacza, że sztormiaki na wody śródlądowe czy przybrzeżne szyte są z materiałów słabej jakości. Są po prostu inne.

Czy każdy sztormiak nie przemaka i oddycha?

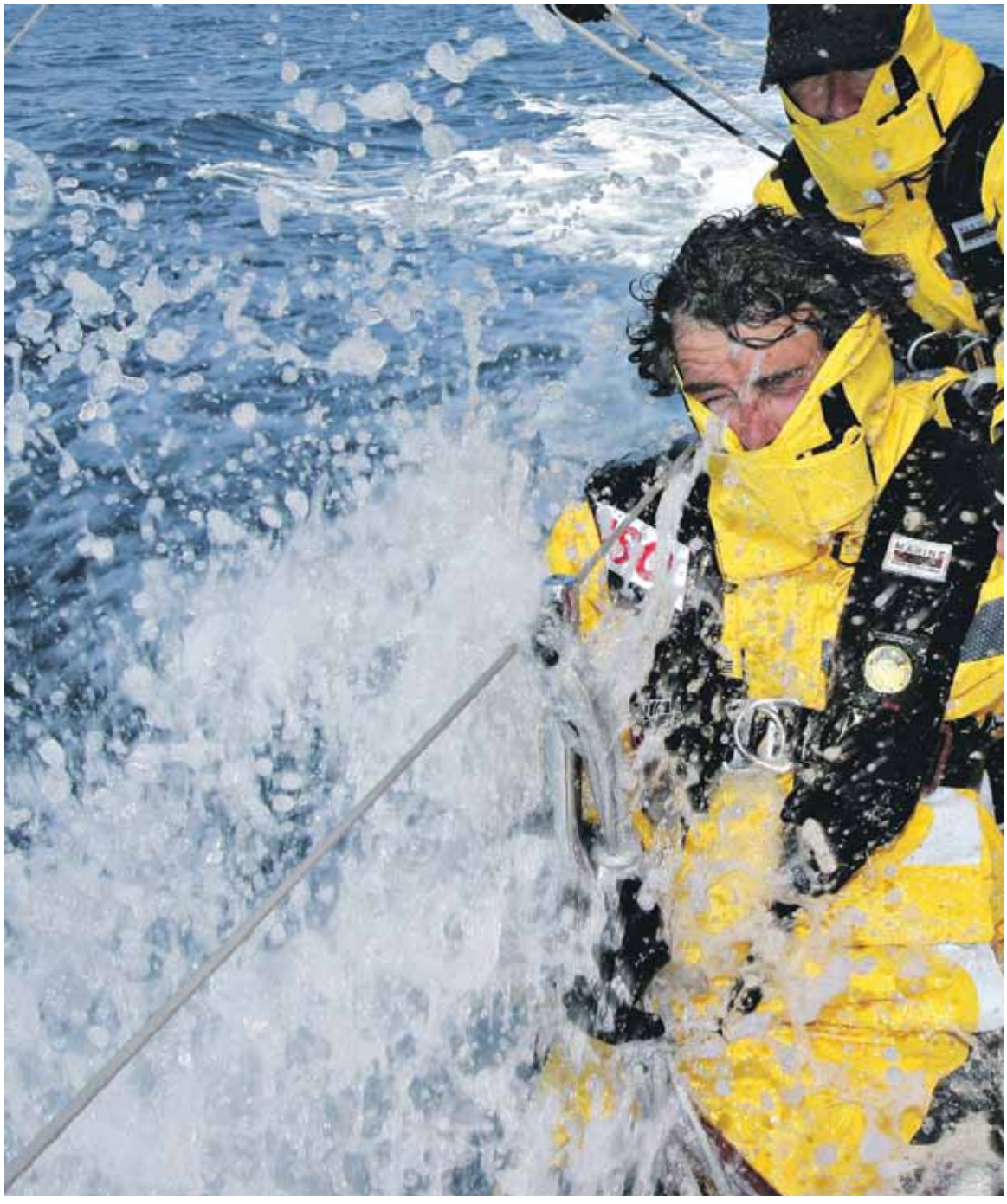
Wiele firm podaje informacje o nieprzemakalności swoich materiałów. Często stosowaną miarą jest wysokość słupa wody, której ciśnienie sprawia, że materiał zaczyna przeciekać. Im wyższa wartość tej miary, tym większa nieprzemakalność materiału. Oddychalność oceniamy, podając masę wody, która może odparować z danej powierzchni tkaniny. Jest to możliwe dzięki zastosowaniu membran paroprzepuszczalnych.

Brak danych technicznych lub podawanie ich w rzadko spotykanych jednostkach, może budzić wątpliwości. Ale nawet jeśli metka zawiera pełną informację, czy zawsze możemy jej wierzyć? Nie sposób sprawdzić uczciwości firmy, więc mogą się chwalić, czym tylko zechcą. Dlatego ostatnio

Bydgoszcz: sklep-zeglarski.bydgoszcz.pl
Gdynia: clipper.pl
sail-ho.pl
Kołobrzeg: globtourist.com
Płock: eskapader.eu
Poznań: szopeneria.pl
sztormiaki.pl
Szczecin: bakista.pl

MARINE POOL
SPIRIT OF THE OCEAN

reklama



Sztormiaki na ciężkie warunki mają kołnierze zakrywające głowę do wysokości oczu.

niektórzy renomowani producenci rezygnują z podawania technicznych parametrów tkanin i membran, by nie brać udziału w rywalizacji o wysokość słupa wody, którą trudno sprawdzić i która o jakości produktu nie mówi wszystkiego. Na przykład Henri Lloyd wyróżnia dwa pojęcia: *water resistant* i *waterproof*. Pierwszy termin oznacza, że kurta ochroni przed przelotnym deszczem i niewielkimi bryzgami wody. Drugi, że sztormiak jest wodoszczelny, co potwierdzają wyniki badań laboratoryjnych. Jeśli chodzi o oddychalność materiału, możemy wyróżnić trzy grupy sztormiaków: oddychające, wysoce oddychające i ekstremalnie oddychające.

reklama

Zwracając uwagę na nieprzemakalność sztormiaka, czytajmy więc nie tylko dane podane przez producenta, ale sprawdzajmy staranność wykonania odzieży, zwróćmy uwagę, jak zabezpieczono przed wodą szwy, czy taśmy uszczelniające mają odpowiednią szerokość oraz czy są solidnie przyklejone.

Na jeziora i rzeki

Jak możemy sklasyfikować sztormiaki pod względem przeznaczenia? Pierwsza grupa to odzież na śródlądzie (inshore). To najlżejsze sztormiaki, mające zapewnić swobodę ruchów i ochronę przed deszczem oraz wiatrem. Doskonale sprawdzą się podczas weekendowych wycieczek i urlopowych rejsów. Odzież taka wykorzystywana jest również do codziennego użytku – choćby podczas miejskich spacerów. Kurtki są nieprzemakalne i posiadają oddychające membrany oraz niski kołnierz ocieplony polarem, zakrywający jedynie szyję. Kaptur, często w jaskrawym kolorze, ma tylko jedną regulację pozwalająca dociągnąć przednią krawędź do twarzy. Jesienią i wiosną wiele osób chodzi w takich sztormiakach codziennie, także do pracy.

Na zatoki, morze i ocean

Druga grupa to sztormiaki na morze. Lżejsze przystosowane są do żeglugi przybrzeżnej (coastal). Jeśli najczęściej pływamy z Gdyni na Hel i z powrotem albo z Trzebieży do Świnoujścia i dalej do Kołobrzegu albo dookoła wyspy Rugia – taki sztormiak powinien spełnić nasze oczekiwania. Jeśli zaś spędzamy urlop na pełnym morzu, żeglując na Bornholm, do Kopenhagi i dalej na północ, wówczas wybierzmy sztormiak bardziej odporny na trudne warunki pogodowe (offshore).

Jeśli natomiast czeka nas długi rejs, na przykład przeprawa przez Atlantyk, możemy wybrać odzież z najcięższych i najgrubszych materiałów (ocean). Niektóre firmy nie mają w ofercie sztormiaków z tej grupy. Inne szyją je wyłącznie na zamówienie, gdyż odbiorców jest stosunkowo niewielu.

Na regaty

Zupełnie innej odzieży potrzebują zawodnicy z małych łódek sportowych. W ciepłe dni żeglują w krótkich piankach, lycrach z długimi rękawami chroniącymi przedramiona przed słońcem oraz w topkach, czyli lekkich przylegających kurtkach. Topki są oddychające i wodoodporne. Mają pas neoprenowy na wysokości bioder oraz ściągacze na nadgarstkach i na szyi wykonane z delikatnej gumy lub neoprenu. Gdy robi się chłodniej, krótką piankę zastępuje długa – z pełnymi nogawkami i długimi rękawami. Pianki wykonane są z materiału o różnej grubości. Najlżejsze mają spodnie z materiału o grubości 3 mm, a górę – 2 mm. Cieplejsze pianki mają dół o grubości 4 mm, a górę – 3 mm. Najcieplejsze posiadają nogawki o grubości 5 mm, a górę o grubości 3 mm. Na metkach szukajcie oznaczeń: 3/2, 4/3 i 5/3. Dostępne są także delikatne pianki o grubości 0,5 mm i 1 mm. Mogą być dwuczęściowe (koszulka plus spodenki) lub jednoczęściowe – z krótkimi rękawami i nogawkami. Renomowani producenci wprowadzają na rynek męskie pianki z rozporkiem. Nie zastanawiało was nigdy, dlaczego między wyścigami musimy się rozbierać jak do rosołu, by zrobić to, co konieczne? Niestety, takich panek wciąż jest w sklepach niewiele.

Wiosną i jesienią regatowcy korzystają z suchych sztormiaków nazywanych czasem sucharami. Są to jednoczęściowe stroje wyposażone w gumowe lub neoprenowe gilzy na nadgarstkach i na szyi, gumowe skarpety będące integralną częścią nogawek oraz w specjalny nieprzemakalny zamek biegnący w poprzek – na piersiach lub na plecach. Gumowe skarpety należy ostrożnie wkładać do butów żeglarskich, by nie uszkodzić gumy o zamek (w ofercie wielu firm są buty bez zamków, na rzepy). Polscy zawodnicy bardzo chętnie korzystają z suchych sztormiaków takich marek, jak Marinepool, Crewsaver, Gul czy Gill.

Na rynku można też znaleźć modele z materiałów nieprzemakalnych, ale nieprzepuszczających także powietrza. Nie polecamy takich produktów. Jeśli zawodnik żegluje aktywnie, nawet dziecko z klasy Optimist, a pot nie może odparować (bo zatrzymuje go zewnętrzna warstwa odzieży), po powrocie do portu jego ciało i tak jest mokre i zziębnięte. Mówiąc krótko – suchy sztormiak, który nie oddycha, to rozwiązanie bez sensu.

Fot. Marinepool

Ubiór regatowca uzależniony jest ponadto od techniki żeglowania na danej łódce. Na przykład w klasach Optimist i Cadet sternicy korzystają z suchych sztormiaków. Natomiast zawodnicy klasy Laser czy Europa wolą grube pianki. Nowością roku 2011 są modele odzieży regatowej z wkładkami z silikonu, mającymi chronić żeglarza przed uderzeniami i mocnym naciskiem w trakcie prac pokładowych. Wkładki znajdują się w kieszeniach na biodrach i na kolanach.

Na jacht motorowy

Sztormiaki nazwane Speed to linia odzieży marki Marinepool przeznaczona dla miłośników łodzi motorowych. Czy na motorówce rzeczywiście trzeba mieć specjalną kurtkę? Krój linii Speed odbiega od tradycyjnego sztormiaka. Przecież motorowodniacy nie wychodzą na czterogodzinną wachtę. Oni wychodzą na cztery godziny poszaleć. Przy pełnej prędkości żaden element stroju nie może zawiewać, uderzać, łopotać na wietrze czy ograniczać widoczności. Dlatego odzież linii Speed jest bardziej dopasowana, przypomina kurtkę na motocykl, tylko nie jest wykonana z czarnej skóry, lecz z takich samych nowoczesnych tkanin jak oceaniczny sztormiak.

Co powinien mieć sztormiak na morze?

Morskie kurtki mają zwykle duże naszywane kieszenie typu cargo z kanałami odpływowymi. Usztywniony i wysoki kołnierz, który zakryje nie tylko szyję, ale także głowę do wysokości nosa. Im wyższy model kurtki, tym zwykle więcej regulacji w kapturze. Głowę możemy tak schować pod sztormiakiem, że jedynie oczy pozostają niezakryte. Firma Henri Lloyd posiada w ofercie morski sztormiak z kapturem wyposażonym w przezroczyste wszywki (Optivistion) na wysokości oczu, które w niepogodę mają poszerzyć pole widzenia i ułatwić orientację na pokładzie.

Producenci naszywają wzmocnienia na kolanach, przy kostkach (od wewnątrz), na łokciach, ramionach i pośladkach. Praca na pokładzie nie może skutkować szybkim zniszczeniem sztormiaka.

Sztormiaki na wody przybrzeżne są lżejsze. Ich kołnierze zakrywają jedynie szyję.

Ciężka kurtka zawodnika z Volvo Ocean Race nie uprzyjemni rejsu żeglarzowi, który wyskoczył z przyjaciółmi na Mazury. Dlatego im więcej rekreacji w żeglowaniu, tym mniej nowoczesnej technologii w odzieży. No, i mniej wydatków.

Zapraszamy do przymierzalni

Sprawdzajmy jakość zamków, powinny być duże i solidnie wykonane. Najwyższe modele oceaniczne mają zamki wodoszczelne. Morski sztormiak musi mieć także kilka pasków odblaskowych. Przeważnie naszywane są na rękawach, kołnierzu i na kapturze. Kupujmy sztormiaki zakrywające nerki i pośladki. „Góra" nie powinna być dopasowana jak kurta na narty, ale luźniejsza, by pod spód można było założyć dodatkowe warstwy ocieplające. – Rękawy powinny być długie. Gdy stoimy w kurtce z opuszczonymi rękoma, cała dłoń ma być ukryta. Dopiero po wyciągnięciu rąk w przód, palce powinny wystawać – radzi Marcin Siwek z firmy Kevisport, która jest przedstawicielem marki Marinepool. – Konstrukcja kaptura ma umożliwić regulację jego bryły w trzech płaszczyznach. Poprawnie skonstruowany kaptur powinien obracać się wraz z głową, nie ograniczając pola widzenia. Wewnętrzne opinacze rękawów muszą być dopasowane do nadgarstka, ale nie mogą uciskać, by nie zakłócać krążenia krwi. Nogawki także powinny być dłuższe. Osoba siedząca z kolanami ugiętymi pod kątem prostym musi mieć nogawki leżące na stopach.

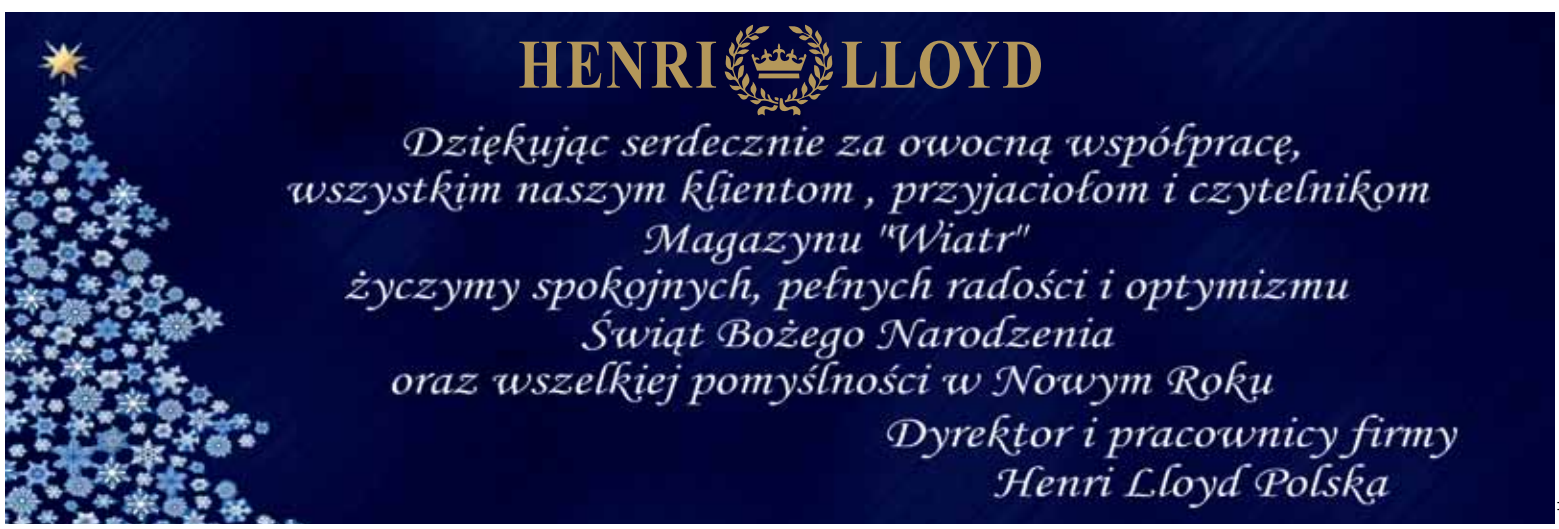
Rzędy gum na tyłach spodni (na odcinku od łopatek do lędźwi) powinny zebrać spodnie w tył. Przylegające do brzucha sprawiają wprawdzie wrażenie opiętych, ale za to nic nam nie przeszkadza i nie ogranicza pola widzenia w dół. Kolor sztormiaka, liczba odblasków czy jaskrawość kaptura to już kwestia gustu lub przeznaczenia odzieży. Dokonując wyboru, wiemy, czy użytkownik ma być widoczny, bo jest żeglarzem, czy niewidoczny, bo na przykład tropi kłusowników na jeziorze.

Jak dbać o sztormiak?

Po powrocie z morskiego rejsu trzeba go spłukać letnią wodą. Większość sztormiaków możemy prać w pralce – koniecznie bez wirowania i w niskiej temperaturze. W sklepach znajdziecie delikatne płyny przeznaczone do prania sztormiaków. Pozwalają skutecznie usunąć pozostałości po soli i zabrudzenia. Na zewnętrzną warstwę możemy użyć specjalnego środka regenerującego powłokę odpychającą wodę. Niektórzy sprzedawcy z ostrożności nie zalecają prania. Dobrą metodą jest umycie założonego na siebie sztormiaka pod prysznicem, przy użyciu zwykłego mydła. Mamy wtedy pewność, że żadna maszyna go nie uszkodzi i będzie nam służył długo.

Krzysztof Olejnik

Fot. Henri Lloyd



reklama

dystrybucja magazynu wiatr

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
JK HOM, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 30 70 500
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Bracia Ludwińscy, Szczecin, Wiosenna 99, tel. (91) 46 44 855
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16
COŻ PZŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDS i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
Biuro handlowe Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jan Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charzykowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobięcino 8, tel. (59) 858 31 36

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Przystań Skłodowo, Harsz-Skłodowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, ul. Lotnicza, tel. 606 783 413
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Magic Yacht, Ruciane Nida, Dworcowa 9
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Iława, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
Gniazdo Pirata, Mikołajki, Kowalska 3, tel. 607 306 929
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
Easy Surf Shop, Poznań, Mogileńska 4, tel. (61) 653 31 92
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
KS Pocztowiec, Poznań, Nad Jeziorem 105
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księdza E. Nawrota
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Szopeneria, Słomczyce 8f, tel. (63) 275 60 41
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Ośrodek Exploris, Poznań, Nad Jeziorem 105, tel. (61) 848 29 01
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szałe, Kaliska 82
Sklep Hi-Wind, Poznań, Korwetowa 6A, tel. (61) 8 960 305
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Sklep Funsport, Poznań, Górecka 30, tel. (61) 661 04 44
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5, tel. 601 564 334
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
15 filii Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Mokotów
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. (22) 782 20 35
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31A, tel. (22) 774 66 66
Sklep Slam, Centrum Blue City, Warszawa, tel. (22) 311 71 61
Urząd Dzielnicy Białołęka, Warszawa, Modlińska 197, tel. (22) 676 66 03
Białołęcki Ośrodek Sportu, Warszawa, Światowida 56, tel. (22) 676 50 72
Multicentrum Biblioteki Publicznej Białołęka, Warszawa, Porajów 14, tel. (22) 614 60 70
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Koszykowa 54, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Lentza 35, tel. (22) 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21 *oraz* w sezonie na wszystkich jachtach agencji
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Forsail, Warszawa, Nowolipki 27, tel. (22) 654 32 61
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
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
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, Szpitalna 18, tel. (52) 30 22 184
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Dziewulskiego 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
Przystań Czarna Perła, Augustów, Sportowa 1
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Orzeszkowej 15, tel. (85) 732 30 30

LUBUSKIE

YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OZŻ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a

ŁÓDZKIE

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

ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

LUBELSKIE

YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
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
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
DOZŻ, Wrocław, Plac Św. Macieja 5, tel. (71) 343 56 65
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83

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
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OZŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE

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

MAŁOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamirowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE

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

WIATR
magazyn dla żeglarzy
Pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych.
ISSN 2084-1299
www.magazynwiatr.pl

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

PROJ. GRAFICZNY, SKŁAD: Bogusław Lepiesza

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

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

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

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

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

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

Stocznia Dalpol Yacht

Specjaliści od małych i średnich łodzi z bogatym wyposażeniem

Do Giżycka mają 560 km. Ale mimo to z powodzeniem produkują jachty dla mazurskich żeglarzy i firm czarterowych. Zaczynali od zabudowy skorup kupowanych u innych producentów. Dziś stocznia Dalpol Yacht z Siemianowic Śląskich rocznie wytwarza średnio 50 jachtów, które trafiają na rynek krajowy oraz do Niemiec, Francji, Norwegii, Austrii, na Węgry i do Włoch.

Phobos 25, wygodny i dobrze wyposażony, kosztuje 74,9 tys. zł netto.

Szefem i właścicielem firmy jest Tomasz Palion. Przed laty przyglądał się ojcu, który razem z wujem budował sklejkowego maka 666. Z tego podpatrywania i żeglowania narodził się zapał do szkutniczej pracy. Stocznia powstała w 1998 r. Na początku zajmowano się zabudową skorup. Były to głównie sportiny 595, sasanki 620 i focusy 650. Po trzech latach nauki Tomasz Palion zakupił formy focusa 690, nawiązał współpracę z konstruktorem Jerzym Pieśniewskim i rozpoczął samodzielną produkcję jachtów.

Niebawem lubianego focusa 690 zastąpił phobos 24, mający bardziej przestronną i wygodniejszą kabinę mieszkalną. Pierwsze łódki tego modelu zostały zwodowane w 2005 r. Do dziś firma wyprodukowała ich 120. Cieszą się one uznaniem firm czarterowych i prywatnych armatorów, także zagranicznych. Dwukrotnie jacht został nagrodzony na targach Boatshow.

W 2006 r. Dalpol Yacht zaczął produkować jachty Jumper 19 przeznaczone do weekendowej żeglugi dla czteroosobowej załogi. Ta turystyczno-sportowa łódź zaprojektowana przez Jerzego Pieśniewskiego odnosiła sukcesy w regatach jachtów kabinowych. Jest lekka i łatwa w transporcie. Szczególnie upodobali ją sobie żeglarze z Niemiec; właśnie u naszych zachodnich sąsiadów jumperów pływa dziś najwięcej. W 2007 r. stocznia zwodowała swój największy produkt – wygodny i szybki phobos 29.

Rok 2010 to czas sporych zmian w firmie. Na targach Wiatr i Woda w Warszawie zaprezentowano pierwszy egzemplarz z nowej linii jachtów. Zmieniono stylistykę, koncepcję i projektanta (Wojciech Spisak). Powstał phobos 25. Pomysł na tę łódkę był prosty: zbudujmy największy jacht, który zgodnie z przepisami można w Polsce prowadzić bez patentu żeglarskiego, z możliwie najbardziej komfortowym wnętrzem. Mierzący 7,49 m phobos 25 ma nowoczesną sylwetkę z wielkimi bocznymi oknami przypominającymi kształtem grot strzały. Wnętrze jest bardzo dobrze doświetlone i wentylowane, bo okien w kadłubie może być nawet siedem (w tym pięć otwieranych).

Phobos 25 kosztuje 74,9 tys. zł netto. Przeznaczony jest dla osób chcących kupić lub wyczarterować niezbyt dużą, ale wygodną i dobrze wyposażoną jednostkę. Jacht przeznaczony jest na wody śródlądowe, ale można też zamówić wersję balastową. Przeważnie armatorzy montują silniki zaburtowe, ale phobos został tak pomyślany, by klient bez przeróbek mógł wyposażyć go w silnik stacjonarny, nawet o mocy 14 KM. Można zamówić jacht ze sterem zamontowanym na rufie lub z kołem sterowym. Na rufie zaprojektowano aż cztery bakisty. Dwie pod ławkami i dwie w dnie kokpitu. Dzięki tak wielu schowkom (to rzadkość na jachtach tej wielkości) można zamontować nie tylko instalację elektryczną i gazową, ale także ogrzewanie, a nawet klimatyzację.

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

W tym roku Dalpol Yacht zaprezentował kolejne dwie konstrukcje (również projektu Wojtka Spisaka), kontynuujące linię stylistyczną phobosa 25. Pierwsza to phobos 27, druga – phobos 21, mały jachcik z niezwykle pojemnym wnętrzem (wysokość w kabinie – 1,7 m), które można bardzo bogato wyposażyć. Łódź posiada cztery koje (z możliwością rozkładania dwóch kolejnych), kambuz, a także zamykaną kabinę WC. Naszym zdaniem, phobos 21 będzie przebojem najbliższych miesięcy. Ma bardzo zgrabną sylwetkę i stosunkowo przystępną cenę (49 tys. zł netto). Podczas tegorocznych targów Boatshow w Poznaniu stocznia już pierwszego dnia sprzedała egzemplarz wystawowy, a później przyjęła kolejne cztery zamówienia.

Nowością ostatnich miesięcy w Dalpol Yacht jest firmowy sklep żeglarski zlokalizowany tuż przy stoczni. Klienci zamawiający lub odbierający zakupione jednostki mogą na miejscu wybrać okucia lub dodatkowe wyposażenie.

DALPOL YACHT	
Rok założenia	1998
Powierzchnia hali	1100 m kw.
Zatrudnienie	20 osób
Roczna produkcja	50 jachtów
Właściciel	Tomasz Palion
Projektanci: Wojciech Spisak, Jerzy Pieśniewski	
Kontakt: www.dalpolyacht.pl	

reklama

Fot. Dalpol Yacht

Chorwacja w pigułce

Wraz z czytelnikami „Wiatru" tworzymy polski ranking chorwackich atrakcji. Miłośnicy chorwackiego wybrzeża zgłaszają swoje propozycje na stronie internetowej www.MagazynWiatr.pl oraz na naszym Facebooku – www.facebook.com/MagazynWiatr.

„Posiedzieć w knajpce zawieszonej na zachodnich murach starego Dubrownika – bezcenne..." – napisała Marina. „Słynna knajpa *U Czarnej Wdowy* w Skradinie, Korčula i Marco Polo's House, Zadar i oczywiście Dubrownik – trasa dookoła starego miasta" – poleca Rafał. „Żeglowanie wśród wysp archipelagu Kornati, zapach lawendy na wyspie Hvar i magiczna atmosfera wyspy Mljet" – dodał Filip. „Polecam skromny porcik na Veli Iz. Na wyspie, udając się w głąb miasteczka, warto zatrzymać się na dłuższą chwilę w klimatycznej rodzinnej knajpce „Konoba Galija" u Daniego Tomana. Oferuje on fenomenalną ośmiornicę. Atmosfera przy prawdziwym chorwackim winie i piwie jest iście królewska i niezapomniana" – zachwala na naszym Facebooku Maciek. Zauważyliśmy, że wielu z was ma w Chorwacji swoje ulubione miejsca na portowe biesiady. Są też tacy, którzy wspominają doznania niemal mistyczne. Oto jeden z wpisów na FB: „Bobovisce koło Milny (wyspa Brač) to najpiękniejsze miejsce, jakie w życiu widziałem. Zazwyczaj gram twardziela, a tam przez godzinę chodziłem po delcie i zbierałem polne kwiaty, które potem dostała ode mnie barmanka tamtejszego lokalu, Katarina, za co podziękowała rumieńcem i uśmiechem. Wrócę tam zawsze, kiedy będę miał możliwość."

Przypominając o możliwości zgłoszenia własnych propozycji do polskiego rankingu chorwackich atrakcji, prezentujemy kieszonkowy przewodnik, który naszym zdaniem przedstawia punkt po punkcie najważniejsze rzeczy, które warto zobaczyć w Chorwacji podróżując wzdłuż wybrzeża.

Autorzy najciekawszych propozycji zgłoszonych do polskiego rankingu chorwackich atrakcji otrzymają przewodniki wydawnictwa Pascal oraz najnowsze wydanie książki „Szczęśliwy powrót" C.S. Forestera.

ISTRIA

Rejs wzdłuż chorwackiego wybrzeża rozpoczynamy z miejsca, w którym dostrzec możemy latarnię Savudriji, budowlę z XIX wieku wzniesioną w najdalej na zachód wysuniętym punkcie Chorwacji. Płynąc stąd na południe – mijamy Novigrad. Dalej docieramy do chorwackiego fiordu (Limski Zaljev), który wcina się głęboko w ląd. Bardziej na południe naszą uwagę powinny zwrócić wyspy Brijuni, bodaj najpiękniejsze w tym rejonie. Archipelag składa się z dwóch większych wysp i 12 małych. Razem zajmują powierzchnię zaledwie 7 km kw. i tworzą park narodowy. Kiedy miniemy Pulę, zbliżymy się do najdalej na południe wysuniętego skrawka Istrii. To uroczy przylądek Kamenjak, ze skalistym wybrzeżem i licznymi zatokami.

LIKA

Region skarbów przyrody. W pobliżu wybrzeża znajduje się górski park narodowy Północny Velebit, jedna z największych atrakcji Chorwacji. Żeglarze często zapuszczają się na wycieczki w głąb lądu, do parku narodowego Jeziora Plitwickie, który znajduje się na liście światowego dziedzictwa UNESCO. Szesnaście jezior i łączące je wodospady powstałe w wapiennych skałach, to jedna z najchętniej podziwianych atrakcji. Do wodospadów możemy dotrzeć po drewnianych pomostach i ścieżkach wijących się jak serpentyny.

REGION ZADARU

Od strony stałego lądu mamy park narodowy Jezioro Vranskie. W tym dużym przybrzeżnym akwenie żyją ryby słodkowodne i morskie. Park jest rajem dla miłośników przyrody i obserwatorów ptaków. Żeglując po drugiej stronie chorwackich wysp (od południowo – zachodniej strony), trafimy do parku narodowego Telašćica z klifami wznoszącymi się na wysokość 180 m. To największy i najbezpieczniejszy naturalny port Adriatyku. Wąska zatoka wcina się 5 mil w głąb wyspy. Żeglarze poszukują tu ustronnych zatok, w których można schować się przed światem i przed wiatrem.

REGION SZYBENIKU

W głębi lądu czeka na nas Park Narodowy Krka z rzecznymi kaskadami. To drugi (po Jeziorach Plitwickich) najpopularniejszy park narodowy w Chorwacji. A na morzu czeka archipelag Kornati – małe, skaliste, surowe i bezludne skrawki lądu, najbardziej rozwinięta grupa wysp w całym basenie Morza Śródziemnego. Zaledwie kilka z nich ma powierzchnię większą, niż 1 km kw. Żeglarze przypływają tu nurkować, podziwiać brzegi i dzikie ptactwo, pospacerować po surowej i tajemniczej ziemi, ale przede wszystkim rzucić kotwicę w jakieś ustronnej zatoczce i delektować się okolicą.

REGION SPLITU

W tym regionie zlokalizowane są największe wyspy Dalmacji: Brač (z pięknym plażami) i Hvar (wyspa lawendy uznawana za jedną z najpiękniejszych na świecie). Tu dwa najchętniej odwiedzane porty (jakże różne) to Stari Grad i miasto Hvar. Na stałym lądzie, u stóp łańcucha górskiego Biokovo, znajdują się plaże Riwiery Makarskiej. A od strony Adriatyku mniejsza, samotna wyspa Vis, która niczym strażnik wybrzeża czeka na przybyszów za horyzontem, kilkadziesiąt kilometrów od brzegu kontynentu.

KVARNER

To chyba najbardziej urozmaicony przyrodniczo region Chorwacji. Alpy spotykają się tu z Górami Dynarskimi, a klimat śródziemnomorski rywalizuje o wpływy z klimatem kontynentalnym. Masyw Učka góruje nad Riwierą Opatijską, z jego szczytów możemy podziwiać najbliższe wyspy i zatoki. Żeglarze obierają stąd kurs na znane wyspy: Krk i Cres (dwie największe na całym Adriatyku) oraz Lošinj, Rab i Pag. Cres lubimy za łąki, wrzośce, skarłowaciałe drzewa oraz za widok na jezioro Vransko, do którego nie wolno podchodzić gdyż jest naturalnym zbiornikiem wody dla mieszkańców.

Najpopularniejszą wyspą tego regionu jest Lošinj. Ląd zapewnia doskonałe warunki do górskich wycieczek, a wody otaczające wyspę są królestwem delfinów.

REGION DUBROWNIKA

W najdalej na południe wysuniętym regionie Chorwacji mamy piękny, tajemniczy i przyciągający Dubrownik, bardzo lubianą Korčulę, górzysty półwysep Pelješac oraz zielone wyspy z chronionym krajobrazem – Mljet i Lastovo. Każdy, kto spacerował wieczorem po uliczkach Dubrownika i siedział w kafejce z balkonem zawieszonym nad otwartym Adriatykiem, poczuł magię i romantyzm tego miejsca. Stare miasto Dubrownika zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO i nie bez przyczyny stało się symbolem chorwackiej turystyki.

Rok pełen zmian

Rafał Szukiel opowiada o niezwykle burzliwym sezonie. W życiu sportowym i prywatnym

Rafał Szukiel, czołowy polski zawodnik klasy Finn, oddał w tym roku walkę o mistrzostwo kraju walkowerem. Wcześniej miał kłopoty ze zdrowiem i ze sprzętem. Czy mimo to uznaje mijający rok za udany? „Blondi" podsumowuje burzliwy sezon.

Żeglarstwo jest moją pasją, ale kiedy zagrożone jest zdrowie najbliższych, trzeba oddać tytuł walkowerem.

Sezon 2011, jak żaden wcześniej, był pełen zmian. Zaczęło się od kłopotów ze styczniowym wyjazdem na Puchar Świata w Miami. Jednak udało mi się wystartować za oceanem i zająć dziewiąte miejsce. Pozostał jednak niedosyt. Ale to był jednak dopiero początek sezonu, więc uznałem iż mogę z tarczą wracać do kraju.

W domu czekały na mnie pierwsze duże zmiany. Kajetan Glinkiewicz przestał być trenerem PZŻ. Do grona kadrowiczów powrócił Piotrek Kula. Dodatkowo moja żona Ania miała dla mnie najradośniejszą informację: zostanę ojcem! O dziecko staraliśmy się od dłuższego czasu i w końcu się udało. Dobrych wiadomości to nie koniec. Kredyt Bank został sponsorem kadry klas jednoosobowych, w tym mojej, i zafundował stypendia sportowe najlepszym zawodnikom. Tym samym mogłem się skupić już tylko na podnoszeniu formy sportowej.

Nowym trenerem finnistów został Andrzej Piasecki, uznany trener, choć z doświadczeniem zdobytym w innych klasach. Musieliśmy się nauczyć pracy w nowym zespole. Wkrótce rozpoczęliśmy wspólne pływania na wodzie u wybrzeży Majorki. Jest to moje ulubione miejsce do wczesnowiosennych treningów.

W pierwszych regatach Pucharu Świata wystartowałem mimo gorączki. Był silny wiatr i przenikające zimno. Walka z rywalami i chorobą kosztowała mnie sporo sił. Zająłem 11. miejsce. Nie byłem zadowolony, ale pomyślałem, że jak na start z gorączką, nie jest to zły rezultat. Niestety, przed kolejnymi regatami w Hyeres znów czułem się osłabiony. Lekarz kadry przepisał antybiotyk. Na starcie stanąłem totalnie skołowany, lecz z całych sił starałem się wywalczyć jak najlepsze miejsce. Udało się zająć tylko 18 pozycję. Słabo. Na szczęście do kolejnych regat miałem sporo czasu i w końcu mogłem porządnie się wyleczyć.

W Medemblik przywitał nas silny wiatr. Dobra postawa pozwoliła mi awansować do wyścigu medalowego. Wystartowałem bardzo odważnie. Wywalczyłem piąte miejsce, ale na mecie okazało się, że miałem falstart. W całych regatach zająłem niezłą 10. lokatę.

Z Holandii jechaliśmy prosto do Weymouth, na kolejne regaty. Martwił mnie mój żagiel, który został poważnie nadwyrężony podczas wcześniejszych startów w trudnych warunkach. Właściwie był już zupełnie zużyty. Olimpijski akwen powitał nas piękną, słoneczną pogodą, a wiatr wydawał się być dla mnie idealny, czyli nie za mocny. Na starcie stanąłem pełen nadziei na dobry rezultat. Niestety, podmuchy znów z dnia na dzień się wzmagały. Znów musiałem użyć starego żagla. Pomimo największego zaangażowania, nie udało mi się zająć miejsca nawet w drugiej dziesiątce regat. Do domu wracałem wycieńczony i niezadowolony.

Kolejne ważne regaty miały się odbyć w Helsinkach. Walka o mistrzostwo Europy mobilizowała mnie podwójnie. Do startu przygotowywałem się w Gdańsku i później bezpośrednio na akwenie regat, między skalistymi wysepkami na redzie portu. Wszystko wydawało się być zapięte na ostatni guzik, jedynym moim zmartwieniem było opóźnienie w dostawie nowego żagla na silny wiatr. Pomimo zapewnień ze strony żaglomistrza, nie dotarł on na miejsce. Znów pozostała mi nadzieja, że wiatr do końca regat będzie słaby i uda mi się wystartować, używając tylko lekkiego żagla. Niestety. Znów, jak na złość, przyszły silne szkwały. Kosztowało mnie to utratę dystansu do najlepszych zawodników, ale nadal walczyłem. Nie udało mi się już wrócić do pierwszej dziesiątki i zakończyłem mistrzostwa na 16 pozycji. Szkoda, liczyłem na dużo więcej.

Dwa kolejne miesiące spędziłem na poszukiwaniu sponsorów na wyjazd do Australii na mistrzostwa świata oraz na treningach w kraju. Dodatkowe kłopoty czekały na mnie w domu. Moja żona musiała przenieść się do szpitala, ponieważ ciąża była bardzo poważnie zagrożona. Musiałem ograniczyć treningi na wodzie i zadowolić się przygotowaniem fizycznym na rowerze i na siłowni.

Wielkimi krokami zbliżały się mistrzostwa Polski, na których miałem po raz kolejny bronić tytułu mistrza. Jednak stan zdrowia mojej żony nie pozwolił mi na jej opuszczenie. Żeglarstwo jest moją największą pasją i sposobem na życie, lecz kiedy zagrożone jest zdrowie najbliższych, nie można podjąć innej decyzji, jak oddanie tytułu walkowerem. Moje poświęcenie zostało sowicie wynagrodzone, kilka dni później na świat przyszła cudowna Kinga. Władze PZŻ oraz osoba koordynująca współpracę ze sponsorem, wykazały głębokie zrozumienie dla mojej decyzji. Mam nadzieję, że uda mi się to wynagrodzić zdobyciem nominacji olimpijskiej w czasie mistrzostw świata w Perth, do których przygotowywałem się ze zdwojoną siłą. W końcu muszę dać dobry przykład mojej małej żeglarce...

Pomimo wielu zmian, problemów zdrowotnych i sprzętowych, mogę uznać miniony sezon za udany. Nie osiągnąłem wszystkich zaplanowanych celów, ale walczyłem z wieloma przeciwnościami. Teraz wiem, co muszę zmienić i udoskonalić, aby przyszły sezon był bardziej udany i abyśmy wspólnie mogli świętować zdobycie upragnionego medalu olimpijskiego. Wiem, że wystarczy mi sił.

Rafał Szukiel

KB Kredyt Bank
POLISH SAILING TEAM

Żeglujemy z zasadami
Kredyt Bank wspiera przyszłych olimpijczyków
LONDYN 2012

reklama

Porozmawiajmy o optimiście

O szkoleniu żeglarskim dzieci i młodzieży opowiada trener Zdzisław Staniul

„Za mało uwagi poświęcamy technice żeglowania na optimiście”. *Fot. Zdzisław Staniul*

Zdzisław *Zizi* Staniul osiem razy był mistrzem kraju w klasie 470. Uczestniczył w igrzyskach olimpijskich w Barcelonie i Atlancie. Teraz specjalizuje się w szkoleniu zawodników klasy Optimist. Opiekował się sternikami z Polski, Niemiec i Danii. Niezależnie od pory roku jeździ z dziećmi z regat na regaty i organizuje szkolenia, nawet na Bermudach, gdzie woda ma kolor turkusu, a zawodnicy zamiast sztormiaków wkładają szorty. W mijającym roku wspólnie z Tomkiem Figlerowiczem wydał książkę „Optimistyczne żeglowanie”. Specjalnie dla Was „Zizi” opowiada o swojej pracy z najmłodszymi regatowcami.

Magazyn „Wiatr”: Ta łódka ma żagiel z rozprzem i kadłub z dwoma rufami. Często bywa pogardliwie nazywana szufladą. Można ją lubić lub nie, ale raczej trudno powiedzieć, że jest nowoczesna. Mimo to popularność tej klasy wciąż rośnie. Wiele firm produkujących inne łodzie chciałoby pójść w ślady optimista, a nawet wyprzeć go z rynku. Ale jakoś nikomu się to nie udaje. Na czym polega fenomen tej łódki?

Zdzisław Staniul: Optimisty są wszędzie. Na jeziorach, zatokach, morzach, na ciepłych wodach i na dalekiej północy. Wszędzie można znaleźć sparingpartnerów lub zorganizować regaty. Wiosną na jeziorze Garda we Włoszech podczas jednej imprezy rywalizuje kilkuset młodych żeglarzy. Dlatego żaden sternik z czołówki nawet nie pomyśli, by szukać innego jachtu. Czasem słyszę od moich zawodników, że pływanie na czymś innym niż optimist to po prostu obciach.

W żadnej innej klasie nie ma tak licznej i silnej konkurencji, dlatego żadna inna łódka nie uczy tak wiele. W Skandynawii niektórzy zawodnicy pływają na jachtach Zoom 8. W Anglii popularna jest łódka RS Tera. We Francji mocno walczy o rynek producent łódek Open Bic. Ale nie sądzę, by któraś z tych konstrukcji mogła w najbliższych latach zastąpić optimista. Statystyki nie kłamią – zdecydowana większość olimpijczyków i uczestników mistrzostw świata to byli sternicy optimistów.

Poza tym, choć nie jest to nowoczesna konstrukcja, ma tyle regulacji i możliwości trymowania sprzętu, że młodzi zawodnicy mogą się uczyć technicznych aspektów żeglarstwa sportowego. Mamy różne kroje żagli, maszty i bomy o różnej twardości. Dzięki temu na optimiście mogą żeglować dzieci w wieku od 6 do 15 lat, o wadze od 20 do 60 kg. To jedyna tak uniwersalna łódka na świecie.

Czy można dziś osiągać sukcesy w sporcie młodzieżowym na jachtach klasy 420, 29er czy Laser 4.7 i Laser Radial bez kilkuletniej przygody z optimistem?

Oczywiście, można rozpocząć zabawę w sport dopiero w gimnazjum. Można pływać na innym jachcie. Tylko po co? Z doświadczenia wiem, że zawodnik, który przeżył przygodę z optimistem, z większą łatwością i swobodą rozpoczyna żeglowanie na większej łódce. W innych klasach nie ma tak dobrego programu treningowego, tylu trenerów, jachtów. Koszty są większe, a logistyka jest dość skomplikowana. Niektórzy mówią, że nie ma sensu zaczynać za wcześnie i dążyć do sukcesu na optimiście, bo dziecko się wypali i straci motywację do żeglowania. Nie podzielam tej opinii.

Czego zawodnik powinien się nauczyć na optimiście? Techniki? Taktyki? Startów? Może wygrywania? Funkcjonowania w grupie? A może na tym etapie ważniejsze są przyjaźnie, dorastanie w ciekawym otoczeniu, dobrze spędzony czas, podróże...

Wymieniłeś prawie wszystko, co młody żeglarz powinien poznać. Dodam jeszcze jedno: wyjeżdżając na zagraniczne regaty i zgrupowania, zawodnik powinien się nauczyć języków. Problem polega jednak na tym, że niektórzy polscy trenerzy potrafią zrealizować zaledwie jeden lub dwa punkty z tego programu. Jeśli rodzice oczekują od opiekuna, by dzieci miło spędzały weekendy, pływały rekreacyjnie, i wszyscy to akceptują, nie ma w tym niczego złego. Jeżeli jednak chcą, by dziecko uprawiało sport, a trenerowi brakuje ambicji, chęci do pracy, czasu lub umiejętności, wtedy jest coś nie tak. Jestem przekonany, że dzieciaki chcą rywalizować i wygrywać, słyszeć dzwonek lub syrenę, gdy pierwsi mijają linię mety. Nie ma większej frajdy na wodzie. Dlatego zachęcajmy nasze pociechy do sportowej rywalizacji. Na optimiście mogą przeżyć przygodę życia. Ktoś powie, że na

reklama

wycieczkę do Nowej Zelandii zawsze można pojechać z biurem podróży. Owszem. Ale ilu dorosłych może się tam znaleźć jako reprezentant kraju, w bluzie z białym orłem, by walczyć z najlepszymi żeglarzami ze wszystkich kontynentów?

Ilu mamy w Polsce trenerów, którym nie brakuje ambicji, determinacji, chęci do pracy i umiejętności?

Kilku. Może kilkunastu. Jest też grupa szkoleniowców, przekonujących, że wiedzą, jak należy pracować z dziećmi, ale później – na regatach – widzę, jak pływają ich podopieczni. Patrzę, jak siedzą w łódce. Jak żeglują na kursach pełnych. I mam wrażenie, że ci trenerzy skutecznie ukrywają swoją wiedzę przed światem. A przede wszystkim przed swoimi zawodnikami.

Jakie popełniamy błędy podczas szkolenia żeglarzy klasy Optimist?

Zbyt mało uwagi poświęcamy technice żeglowania. Dzieci nie wiedzą, jak siedzieć i jak prawidłowo zrobić zwrot. Nie chodzi o to, by organizować konkursy piękności. Żeglarstwo to nie balet, a prawidłowe prowadzenie jachtu nie gwarantuje zwycięstwa. Ale pozwala żeglować szybko. A to podstawa przyszłych sukcesów.

Poza tym za wszelką cenę chcemy wygrywać w grupie B (flota młodszych, mniej doświadczonych zawodników – przyp. red.). To szaleństwo. Trenerzy trzymają zawodników w tej grupie, aby „robili wynik". To nie ma sensu. Uczmy dzieci techniki żeglowania, startów i przenośmy do grupy A, gdzie nauczą się prawdziwej rywalizacji na trasie regat. Nie później niż w wieku 12 lat. Aby zachęcić trenerów i rodziców do takich decyzji, moglibyśmy wprowadzić w grupie A podział na dwie kategorie wiekowe. Wówczas jedenastolatek mógłby żeglować ze starszymi i uczyć się od nich, a na koniec regat otrzymywałby wyróżnienie za zajęcie pierwszego miejsca w swojej kategorii wiekowej.

Czy sposób żeglowania na optimiście się zmienia? Pojawiają się nowinki?

Większość trenerów stara się upodobnić technikę pływania na optimiście do żeglowania na olimpijskim laserze. Widać to szczególnie na kursach pełnych. Skończyło się pływanie rekreacyjne jak po sznurku – od boi do boi.

Jak należy pracować z dziećmi jesienią i zimą? Trzeba żeglować w Palamos (Hiszpania) i na jeziorze Garda (Włochy), czy lepiej zostać w Polsce, by pływać, uprawiać narciarstwo i jeździć na rowerze?

Każda aktywność poprawiająca sprawność i kondycję dziecka jest na wagę złota. Ale przede wszystkim trzeba żeglować. Czy narciarz może liczyć na dobre wyniki, jeśli przez trzy miesiące nie przypnie desek?

Chyba nie...

No właśnie. Tak samo jest w żeglarstwie. Nie żeglujesz, nie odnosisz sukcesów. Świat pływa cały rok. W Polsce mamy zdolne dzieci. Ale nie aż tak zdolne, by mogły zerwać z żeglarstwem na pół roku bez konsekwencji. Dlatego, jeśli to tylko możliwe, trzeba wyjeżdżać z zawodnikami na cieplejsze akweny. Każdą okazję pozwalającą urwać się ze szkoły trzeba wykorzystać. Nie ma innej możliwości. W żeglarstwie nie ma drogi na skróty.

Idealnym rozwiązaniem byłoby wyjeżdżanie na tygodniowe zgrupowania raz w miesiącu. To, oczywiście, wiąże się z kosztami i absencją w szkole. Ale jeśli mamy konkurować ze światem, musimy robić to, co inni. Czyli musimy pływać.

Jaki jest plan zajęć w twoje grupie podczas zgrupowania?

Pobudka o godz. 7.30. Później rozruch: spacer, bieg wolnym tempem i ćwiczenia. Czasem dzieci buntują się przed wczesnym wstawaniem i porannym treningiem. Wtedy robimy eksperyment. Jednego dnia rezygnujemy z rozruchu. Schodzimy na wodę i skrupulatnie notujemy wyniki, jakie zawodnicy osiągają w trakcie treningu lub podczas regat. Później już nie marudzą, bo wiedzą, że rozruch jest ważny. To także okazja, by pożartować, zgrać się w grupie i stworzyć dobrą atmosferę na cały dzień. Następnie jemy śniadanie i robimy odprawę. Analizujemy trening z poprzedniego dnia, oglądamy zapis wideo i omawiamy błędy. Lepiej robić to przed zejściem na wodę, niż wieczorem, kiedy wszyscy są zmęczeni.

Kolejny punkt to klarowanie sprzętu. Jeśli podchodzimy poważnie do pracy z dziećmi, nie wystarczy włożyć żagiel i wybrać rozprze. Praca przy sprzęcie przed treningiem powinna zająć około godziny. Jeśli wiatry nam sprzyjają, zwykle organizuję dwie sesje treningowe z przerwą na posiłek i krótką odprawę. W sumie dzieci spędzają od 4 do 5 godzin na wodzie. Wieczorem organizujemy inne zajęcia sportowe, jemy wspólną kolację, ważne są także wycieczki krajoznawcze, które urozmaicają pobyt na zgrupowaniu. Jeśli jesteśmy nad Gardą, musimy się wdrapać na wzgórze w Riva del Garda, skąd rozpościera się piękny widok na góry i jezioro. Warto też odwiedzić wodospady spadające z hukiem w skalnych grotach.

Jak dzieci nadrabiają zaległości w szkole?

reklama

Na zgrupowaniach zawsze jest czas, by odrobić lekcje. Mamy telefony komórkowe, komputery, Facebook. Dzieci otrzymują zadania od szkolnych kolegów lub rodziców i pracują. Często jest tak, że po powrocie są lepiej przygotowani do zajęć niż ci, którzy regularnie uczęszczali na lekcje. Prawie wszyscy moi podopieczni to doskonali uczniowie. Żeglarstwo uczy dyscypliny. Dzieci wiedzą, że jeżeli zawalą naukę, nie pojadą na zgrupowanie, nie zbudują formy przed sezonem, nie będą pływać w czołówce, słowem – same straty. Dlatego zawodnicy, którzy chcą żeglować, mają także motywację do nauki.

W których krajach szkolenie w klasie Optimist jest na najwyższym poziomie?

O dobrym szkoleniu najmłodszych żeglarzy nie decydują narodowe federacje, tylko ludzie – rodzice, szefowie klubów i trenerzy. Najlepiej zorganizowany system wart będzie niewiele, jeśli nie znajdziemy oddanych ludzi do pracy z dziećmi.

Czy finansowanie szkolenia za granicą wygląda podobnie jak u nas?

Podobnie. Prawie cały ciężar spoczywa na barkach rodziców. U nas przynajmniej mamy kilka dobrze zorganizowanych klubów oraz program Nivea Błękitne Żagle, który wspiera początkujących żeglarzy oraz kadrowiczów wyruszających na mistrzostwa świata i Europy.

Na koniec najtrudniejsze pytanie: optimist i co dalej? Na czym nasze dzieci mają żeglować później? Większość zawodników, niestety, rezygnuje z treningów w wieku 14-15 lat. Nie ma dla nich programów szkoleniowych, finansowania, łódek, trenerów... To wielki problem polskiego żeglarstwa.

Nie tylko polskiego. To pytanie zadają sobie rodzice i trenerzy na całym świecie. W Polsce nieźle rozwija się klasa Laser 4.7. Ale, oczywiście, nie wszystkie dzieci są fizycznie przygotowane do żeglugi na tym dużym i ciężkim jachcie. Widzę, że odradza się dwuosobowa klasa 420. Udanie zadebiutowała klasa 29er (skiff). Wielkiego wyboru nie mamy, więc należy wybrać któraś z wydeptanych ścieżek. Łatwo nie będzie, ale przecież nie warto rezygnować z uprawiania najpiękniejszego sportu tylko dlatego, że łódka nam się nie podoba albo pokłóciliśmy się z załogantem.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

11-letni Mikołaj Staniul (YKP Gdynia). Od przyszłego sezonu w grupie A. *Fot. Zdzisław Staniul*

Volvo tylko dla twardzieli

Połamane maszty, uszkodzona burta i wybity ząb. Scenariusz regat jak z filmów Hitchcocka

Hiszpańska załoga „Telefonica" Ikera Martíneza i Xabiego Fernándeza, dopływając do Kapsztadu 26 listopada, wygrała pierwszy etap Volvo Ocean Race. Na pokonanie 6500 mil potrzebowali zaledwie trzy tygodnie. Drugi na mecie, „Camper", przypłynął ponad 12 godzin później. Etap ukończyły zaledwie trzy z sześciu załóg.

Regaty Volvo Ocean Race rozwijają się zgodnie z receptą Alfreda Hitchcocka na dobry film: „Powinien się zaczynać od trzęsienia ziemi, potem zaś napięcie ma nieprzerwanie rosnąć". Już w pierwszej dobie po starcie wycofały się dwie jednostki. Pierwszą ofiarą był jacht „Abu Dhabi", na którym złamał się maszt i załoga wróciła do Alicante, płynąc na silniku. Było to zaskakujące, bo kilka dni wcześniej właśnie ta ekipa, dowodzona przez Iana Walkera, wygrała wyścig portowy i była wymieniana przez kibiców jako jeden z głównych faworytów regat. Nie zdołano jednak przewidzieć słabości węglowego masztu, który po kilkunastu godzinach ostrej próby zwalił się na pokład. Na szczęście, nikt nie został ranny.

Kiedy wszyscy ochłonęli, okazało się, że to nie koniec złych wiadomości. Team Sanya kierowany przez Mike'a Sandersona zgłosił do biura regat silny przeciek. Szczelne grodzie dziobowe nie pozwoliły na zatonięcie jednostki, ale nerwów było sporo. Wszyscy mają w pamięci tragedię sprzed kilku lat, kiedy jeden z jachtów biorących udział w regatach zatonął na Atlantyku. Chińczycy wrócili do portu o własnych siłach. Na miejscu okazało się, że jacht wymaga poważnej naprawy w stoczni. W praktyce oznaczało to zbudowanie fragmentu kadłuba od nowa.

Załoga „Abu Dhabi" podjęła walkę. Po powrocie do portu ekipa techniczna postawiła na pokładzie maszt zapasowy i jacht wrócił na trasę. Jednak wkrótce zapadła decyzja o wycofaniu się załogi z pierwszego etapu. Kapitan Ian Walker tak tłumaczył swoją decyzję: „Potrzebujemy czasu na wprowadzenie zmian w takielunku, a jedynym sposobem na wykonanie ich jest dotarcie do Kapsztadu statkiem. To była jedna z najtrudniejszych decyzji w moim życiu, ale muszę brać pod uwagę bezpieczeństwo załogi i powodzenie projektu."

Z pierwszego etapu regat wycofała się także załoga „Pumy". Na południowym Atlantyku złamał się maszt i do najbliższego portu jacht zmierzał na silniku. Szkoda, bo Amerykanie żeglowali bardzo aktywnie, prowadząc nawet przez kilka dni. Z resztkami paliwa i na awaryjnym takielunku „Puma" podpłynęła do wielkiego kontenerowca, którego załoga użyczyła żeglarzom paliwa. Marynarze ze statku opuszczali plastikowe zbiorniki na linach. „Puma" obrała kurs na wyspę Tristan da Cunha, gdzie czekał na nią statek wysłany z Kapsztadu, który ma przewieźć jacht do RPA.

W boju pozostały zatem zaledwie trzy jednostki. Ostatni na mecie zespół „Groupama" znalazł się na pudle. Niestety, bariera w postaci zbyt wysokich kosztów udziału w tej imprezie wpłynęła na słabą frekwencję. To jeszcze nie koniec złych wiadomości. Pierwszy etap to także wybity ząb Mike'a Pammentera, dziobowego z „Campera", który uderzył twarzą o pokład. Inny żeglarz złamał stopę.

Pierwszy etap pokazał możliwości jachtów i umiejętności załóg. Łodzie są bardzo szybkie, bez trudu uzyskują prędkość 30 węzłów. W warunkach atlantyckich, przy silnych i stabilnych wiatrach oraz stosunkowo niewielkim zafalowaniu, jachty mogły osiągać doskonałe rezultaty. Rekordzistą żeglugi 24-godzinnej podczas pierwszego etapu został „Camper", który przepłynął 554 mile. Druga w tej rywalizacji jest „Telefonica" – 549 mil. Rekord wciąż jednak należy do jachtu „Ericsson 1", który w poprzedniej edycji regat pokonał w ciągu doby ponad 596 mil.

Na początku regat, po minięciu Cieśniny Gibraltarskiej, jachty wyszły na Atlantyk. Mogły wtedy wybrać wariant zachodni, polegający na żeglowaniu na ocean i późniejszym skierowaniu się na południe. To zapewniało w miarę stabilne warunki pogodowe, żeglugę w pasacie i możliwość manewru podczas przejścia strefy słabych wiatrów równikowych. Ten wariant wybrały trzy jachty. Druga możliwość to zejście od razu na południe i wykorzystywanie bryzy przy brzegu

Antonio Cuervas-Mons naprawia opaskę mocującą blok na jachcie „Telefonica".

Fot. Diego Fructuoso / Team Telefonica

afrykańskim. Warunki są tam mniej stabilne, ale płynie się szybciej, a po dojściu do Wysp Kanaryjskich łapie się wiatr w plecy i spokojnie żegluje na południe. Tę opcję wybrali Francuzi z „Groupamy". Niestety, sztuczka się nie udała.

Początkowo prowadzili, wykorzystując wszystkie atuty tej trasy. Później jednak układ wyżowy pokrzyżował plany Francka Cammasa i jego dwóch znakomitych nawigatorów. Wiatr osłabł, a prędkość jachtu spadła poniżej 10 węzłów. Kiedy rywale uciekali na pełnym oceanie z prędkością powyżej 20 węzłów, „Groupama" musiała uciekać na zachód, omijając Kanary, nadkładać drogi i płynąc wolniej o połowę. Strata Francuzów szybko urosła do 500 mil, co w wyrównanej stawce było nie do odrobienia.

Pierwszy etap regat wygrali Hiszpanie, co może mieć znaczenie psychologiczne, bowiem od 1997 r. zwycięzca pierwszego etapu („EF Language", „Illbruck Challenge", „ABN AMRO Bank", „Ericsson 1") wygrywał później regaty. Czy tak będzie także tym razem?

Marek Słodownik

Przy silnych i stabilnych wiatrach jachty mogły osiągać doskonałe rezultaty.

Regaty pełne wspomnień

Podczas ceremonii startu tegorocznej edycji Volvo Ocean Race zorganizowano regaty jachtów, które brały udział w tej imprezie w przeszłości. Na starcie stanęło 16 jednostek. Poza tym przybyło prawie sześciuset byłych uczestników regat. Zabrakło sir Chaya Blytha, jednego z ambasadorów imprezy, który po złamaniu nogi musiał zostać w domu. Jachty sprzed lat prezentowano także w porcie w Alicante podczas parady.

W regatach miał wystartować polski „Copernicus" (pisaliśmy o tym w numerze październikowym). Do regat zgłoszony został jako jeden z pierwszych jachtów, ale niestety, zabrakło pieniędzy. – Budżet projektu opiewał na pół miliona złotych. W jego ramach mieliśmy wykonać remont jachtu i przygotować wyjazd załogi z 1973 r. Niestety, zabrakło sponsorów i jacht został w domu. Szkoda, zrobiliśmy wszystko, co mogliśmy – powiedział Marek „Goły" Gałkiewicz, który przygotowywał rejs zasłużonego jachtu.

VOLVO W TV4

Środa 21.12.
Relacja z Kapsztadu – start do II etapu (około północy).
Powtórka w sobotę 24.12 około godz. 11.

Środa 25.01.
Relacja z przebiegu II etapu do Abu Zabi (około północy).
Powtórka w sobotę 28.01 około godz. 11.

Spotkanie z bliskimi – największa nagroda na mecie (Stuart Bannatyne z jachtu „Camper").

Fot. Diego Fructuoso / Team Telefónica, IAN ROMAN / Volvo Ocean Race

Crewsaver®

Crewfit 290 N
Automatyczne kamizelki ratunkowe

Dystrybucja: MAKANU * www.crewsaver.pl * www.makanu.com.pl * Tel/Fax 52 348 50 78

reklama

Nowa Zelandia traci przewagę

Francuski katamaran „Aleph". *Fot. ACEA / Gilles Martin-Raget*

Kolejne zawody cyklu America's Cup World Series rozegrano w kalifornijskim San Diego. Emocje były ogromne. W rywalizacji dziewięciu katamaranów zwyciężyli Amerykanie z Oracle Racing dowodzeni przez Jamesa Spithilla. W klasyfikacji generalnej po trzech imprezach Nowa Zelandia ma już tylko punkt przewagi nad załogą z USA.

Regaty w San Diego rozegrano przy umiarkowanie silnych wiatrach, wiec nie powtórzyła się sytuacja z Plymouth, gdzie było wiele wywrotek i kilka jachtów wymagało poważnej naprawy. Tym razem doszło jedynie do kilku drobnych awarii, które o ból głowy przyprawiają tylko księgowych zespołów liczących kolejne kwoty odprowadzane z kont bankowych.

Już pierwsze trzy serie wyścigów flotowych zwiastowały niespodzianki, bo wygrali je kolejno Oracle Racing Coutts (bez Russella Couttsa na pokładzie), Artemis Racing (bez Paula Cayarda) i Energy Team braci Peyron, których również zabrakło w załodze.

Po pierwszej konkurencji prowadził Energy Team, ale zaraz za nim plasowali się Nowozelandczycy oraz Amerykanie z Oracle Racing Jamesa Spithilla. Ostatnie miejsce zajmowali Chińczycy, którzy nie zgrali jeszcze zespołu po gruntownych zmianach kadrowych.

W drugiej części rywalizacji, czyli w regatach meczowych, także nie brakowało niespodzianek. Francuski Aleph gładko pokonał China Team, by w następnej rundzie wygrać z Artemisem i z Oracle Racing Coutts. W półfinałach Energy Team wygrał z Artemisem, a Oracle Spithilla z Emirates Team New Zealand. W finale spotkali się Amerykanie (Oracle Racing Spithill) z Francuzami (Energy Team). Wygrała załoga gospodarzy. – Jeszcze nie tym razem – mówili członkowie francuskiej ekipy brzegowej. Załoga z USA zwyciężyła pewnie, ale „energetyczni" pokazali, że znają się na swojej robocie i cztery tygodnie „strojenia" jachtu przyniosły wspaniały efekt.

Do ostatniego wyzwania, czyli finałowego wyścigu flotowego, Francuzi przystępowali jako faworyci. Trasa była bardzo krótka. Startowano w ostrym bejdewindzie, a pierwszy znak kursowy lider stawki osiągnął po 24 sekundach. W tej sytuacji dobry start oznaczał bardzo uprzywilejowaną pozycję. Kiedy po pierwszym kursie wolnym wszyscy skręcili w prawo, Energy Team, płynący na szóstym miejscu, postawił wszystko na jedną kartę i uciekł w drugą stronę. To się opłacało, teraz to oni żeglowali w czołówce. Niestety, na górnym znaku nieco się pogubili, co kosztowało ich spadek na czwarte miejsce. Pecha mieli Koreańczycy, którym fok zawinął się niefortunnie, grzebiąc szanse na dobrą lokatę.

Na kolejnych kółkach przewagę zdobywała załoga Spithilla, która po 36 minutach walki zwyciężyła z przewagą 140 metrów nad Emirates Team New Zealand i Energy Team. „Energetyczni" wyprzedzili swych rodaków z Aleph o sekundę. Sensacją było ostatnie miejsce załogi Oracle Racing Coutts. Szefowie ekipy mają o czym rozmyślać, bo Darren Bundock nie zastąpił godnie Russella Couttsa.

Po raz pierwszy w tym cyklu jedna załoga wygrała zarówno część meczową, jak i flotową. Dzięki temu w klasyfikacji generalnej ekipa Spithilla zbliżyła się do Nowozelandczyków, którzy tym razem żeglowali bardzo równo, ale nie dali rady wygrać ani razu.

Regaty na wodach San Diego pokazały, że Amerykanie z Oracle Racing Spithill oraz Nowozelandczycy wciąż wiodą prym w stawce. Jednak coraz lepiej radzą sobie pozostałe załogi. Francuzi z Energy Team, Szwedzi z Artemis Challenge czy Team Korea z Chrisem Drapperem, który jest chyba największym odkryciem regat. Nawet hiszpański zespół Green Comm Racing poprawił swoje osiągi, przypływając w jednym z wyścigów flotowych na trzecim miejscu. Oznacza to, że stawka wyrównuje się i w kolejnych regatach możliwe będą niespodzianki.

Marek Słodownik

America's Cup World Series
Klasyfikacja po trzech imprezach

1. Emirates Team New Zealand	55
2. Oracle Racing Spithill	54
3. Artemis Racing	40
4. Oracle Racing Coutts	36
5. Team Korea	36
6. Energy Team	35
7. Aleph	31
8. Green Comm Racing	23
9. China Team	20

Dwóch żeglarzy, jeden ocean

Rozegrano 10. edycję oceanicznych regat Transat Jacques Vabre. To tradycyjny wyścig załóg dwuosobowych na trasie przez Atlantyk – z Le Havre do Puerto Limon na Kostaryce. Startowały jachty klasy IMOCA 60, Open 40 oraz 50-stopowe katamarany. Spektakularnych wypadków w tym roku na szczęście nie było, ale awarii, zwłaszcza w pierwszej fazie regat, nie brakowało.

Zwyciężył duet Jean-Pierre Dick i Jérémie Beyou (jacht „Virbac-Paprec 3"). Trasę pokonali w rekordowym czasie 15 dni, 18 godzin i 54 sekund. Byli o godzinę i 7 minut szybsi niż zwycięzcy z 2009 r. Ostatnie lata to pasmo zwycięstw Jean-Pierre'a. Wygrał obydwie edycje Barcelona World Race, doskonale popłynął w ostatnich regatach rumowych, zajmując czwarte miejsce, a teraz ponownie nie dał szans rywalom. Za każdym razem Jean-Pierre żeglował z innym partnerem, co pokazuje, że jest wszechstronnym żeglarzem i dobrym towarzyszem morskich podróży. To jego trzeci tryumf w tych regatach. Wcześniej trzykrotnie zwyciężali Franck Cammas oraz Franck-Yves Escoffier, który w trzech ostatnich edycjach wygrywał na 50-stopowym wielokadłubowcu. Franc-Yves startował także w tym roku, ale doznał urazu kręgosłupa w wyniku upadku na kabestan i musiał wezwać pomoc. Zamiast na metę, dotarł śmigłowcem do szpitala.

Tylko w pierwszej fazie wyścigu trwała zacięta walka o zwycięstwo, a pozycję lidera zajmowali różni żeglarze. Po awarii „PRB" Vincenta Riou, który musiał zawinąć na Azory i zalaniu łodzi „Cheminées Poujoulat" Bernarda Stamma, który o mało nie stracił swego nowiutkiego jachtu, na prowadzenie wyszli Dick i Beyou. Spokojnie żeglując nie pozwolili się wyprzedzić aż do mety.

O pierwsze miejsce rywalizowali jeszcze Alex Thomson i Guillermo Altadill (jacht „Hugo Boss"), ale mimo dobrej taktyki, musieli oni uznać wyższość rywali mających szybszy jacht. Trzecią pozycję zajęli Armel Le Cléac'h i Christopher Pratt („Banque Populaire").

W klasie Open 40 zwyciężyli faworyci, Yannick Bestaven i Éric Drouglazet (jacht „Aquarelle.com"). Żeglowali spokojnie i kontrolowali poczynania rywali. Dla Yannicka było to ważne zwycięstwo, bo wcześniej został zdymisjonowany z funkcji skippera jachtu „Banque Populaire V", ogromnego trimarana zbudowanego do bicia oceanicznych rekordów.

W klasie wielokadłubowców zwyciężyła załoga Yves le Blevec i Samuel Manuard płynąca na jachcie „Actuel". Samuel był dotąd znany przede wszystkim z klasy Mini, w regatach tych startował kilkakrotnie i zaprojektował kilka doskonałych jachtów. Teraz przesiadł się na nieco większy jacht i doskonale poradził sobie w doborowej stawce.

Marek Słodownik

PLAYBOAT

ŚWIAT JACHTÓW MOTOROWYCH

numer 1

JACHT VICEM 75

Klasyczna elegancja

MORSKIE TERENÓWKI

Christopher Scott opowiada o łodziach RIB

Morskie terenówki

Są bezpieczne, szybkie i dzielniejsze niż tradycyjne motorówki. Poznajcie świat łodzi typu RIB

RIB, czyli adrenalina, szybkość i niezawodność w każdych warunkach.

Twarde łodzie pneumatyczne (Rigid Inflatable Boat) często są mylone z pontonami. Tymczasem są to jednostki laminatowe, których burty zabezpieczono pneumatycznymi tubami. Zalety RIB-ów to duża dzielność morska, stabilność, odporność na uszkodzenia i prędkość. Zatem przygotujcie się na dużą porcję adrenaliny.

Przez lata łodzie te były w Polsce wykorzystywane przez policję, wojsko i służby ratunkowe. Ostatnio ich zalety docenili sędziowie zawodów sportowych, trenerzy klubów żeglarskich, a także prywatni armatorzy. Dlatego poprosiliśmy Christophera Scotta, wiceprezesa firmy Parker Poland i specjalistę od łodzi RIB, by wprowadził nas w świat tych niezwykłych konstrukcji.

Arek Rejs: Czym jest RIB?

Christopher Scott: To bardzo prosta jednostka. Solidny kadłub z kształcie głębokiego V, najczęściej wykonany z laminatu, otoczony pneumatyczną tubą, zapewniającą dużą stabilność i umożliwiającą bezpieczne, bezkolizyjne dojście do burty innej jednostki czy pomostu. Najczęściej łódź napędzana jest mocnymi silnikami, pozwalającymi osiągać duże prędkości nawet w trudnych warunkach morskich. RIB to taki morski pojazd z napędem 4x4.

Kto najczęściej kupuje RIB-y? Wiem, że głównymi klientami są służby mundurowe, ale czy widzisz większe zainteresowanie tymi łódkami wśród indywidualnych klientów?

Firma Parker obsługuje głównie służby mundurowe i ratownicze, ale z rosnącej liczby pytań wnioskuję, że zainteresowanie RIB-ami rośnie bardzo szybko także u innych odbiorców. O jednostki te pytają nie tylko kluby żeglarskie czy organizatorzy regat. Coraz częściej zgłaszają się do nas osoby prywatne, szukające łodzi do szybkiego i bezpiecznego przemieszczania się po zatoce w każdych warunkach atmosferycznych. Moda na RIB-y przyszła z Wielkiej Brytanii, gdzie – jak wiadomo – pogoda nie rozpieszcza żeglarzy. Na wyspie Wight w sezonie można zobaczyć setki RIB-ów cumujących w mniejszych i większych marinach.

Jak wybrać łódź najbardziej spełniającą nasze potrzeby? Jaką powinna mieć długość?

Najważniejsze, to dobrze się zastanowić, czego oczekuje się od łodzi, gdzie będzie się nią pływać i w jakim celu. Rozmiar RIB-a w głównej mierze jest zdeterminowany przez sposób jego transportu i miejsce użytkowania. Jeżeli zostanie on przetransportowany do portu i tam wykorzystywany przez cały sezon, można pomyśleć o większej jednostce, ale jeżeli łódź będzie przewożona na przyczepie na różne akweny, ograniczeniem są rozmiary samochodu, przyczepy i posiadane uprawnienia. Po podjęciu decyzji dotyczącej wielkości jednostki, należy się zastanowić, do czego chcemy ją wykorzystywać – do przewozu towarów, ludzi, czy może do udziału w zawodach. Dla ułatwienia dodam, że 5-metrowy RIB zapewnia wygodny transport dla 3 osób. Od tych potrzeb zależy szerokość łodzi, kształt dna i układ pokładu. Później trzeba wybrać rodzaj napędu, a następnie wybrać się do producenta i zaprezentować swoje oczekiwania. W każdej poważnej firmie handlującej RIB-ami jest osoba, która pomoże w wyborze jednostki spełniającej wszystkie oczekiwania.

A co z szerokością łodzi? Na jaki kadłub się zdecydować – wąski z głębokim V czy raczej szeroki z szerszym V?

To też zależy od tego, jakie jest przeznaczenie łódki. Jeżeli kupujący zamierza pływać rodzinnie i nie zależy mu na ogromnych prędkościach, powinien wybrać szersze V, zapewniające większą stabilność łodzi. Szersze V jest bardziej uniwersalne i sprawdza się rewelacyjnie również w wypadku osób, których pasją jest nurkowanie. Ponadto taką jednostkę łatwiej wykorzystać w celach transportowych. Jeżeli jednak RIB ma osiągać większe prędkości, V powinno być ostrzejsze. Trzeba jednak się liczyć z tym, że taki kształt kadłuba jest bardziej wyczulony na błędy sternika i jeżeli nie ma on doświadczenia w prowadzeniu takiej jednostki, warto się przygotować na mocniejsze uderzenia o fale. Taka łódź jest też mniej stabilna podczas postoju.

Powiedziałeś, że RIB jest mniej stabilny. Czy nie po to są pneumatyczne tuby, aby zapewnić stabilność?

Tak, tuby są po to, aby zapewnić stabilność, ale raczej nie są montowane na poziomie wody, ponieważ stawiałyby zbyt duży opór i bardzo mocno wpływały na obniżenie prędkości łodzi. Uważa się, że tuby powinny być montowane około 10 cm nad lustrem wody i dotykać jej jedynie tuż przy rufie. Wtedy zapewniają stabilność przy obciążeniu łodzi i skrętach, a nie wpływają na prędkość. Czasem można spotkać RIB-y z tubami zamontowanymi nawet pół metra nad wodą. Najczęściej są to jednostki cargo i po załadowaniu ich towarem, tuby znajdują się właśnie na wysokości 10 cm.

Czy szerokość tub ma jakieś znaczenie?

Szerokie tuby na pewno będą stawiały trochę większy opór, zwłaszcza przy żegludze pod wiatr, ale ja uważam, że powinny być dostatecznie szerokie, aby zapewniać stabilność łodzi, bezpieczne podłoże do poruszania się po nich i być realną osłoną burt. Zalecałbym więc wybór szerszych tub.

Z czego wykonane są pneumatyczne tuby? Czy jest to specjalny rodzaj gumy?

Fot. Parker Poland

Tuby najczęściej wykonuje się z hypalonu lub PVC. PVC jest o wiele tańszym materiałem, ale nie jest tak trwały jak hypalon. To na razie najlepszy materiał – elastyczny, bardzo trwały i odporny na ścieranie. Przy tym jest odporny na promienie UV, co w wypadku jednostek stale wystawionych na promienie słoneczne jest bardzo ważne. Tuby nawet po wieloletnim użytkowaniu powinny zachowywać pierwotny kolor. My wykonujemy je tylko z tego materiału. Jest on znacznie droższy, ale zapewnia długoletnie bezproblemowe użytkowanie.

A co z kadłubami, z czego je budujecie?

Kadłuby wykonuje się z laminatu, chociaż mieliśmy kilka zamówień na bardzo lekkie kadłuby z kompozytów. Robimy też kadłuby z laminatu epoksydowego metodą próżniową. 10-metrowy RIB wykonany w ten sposób może być lżejszy nawet o 500 kg od identycznej jednostki wykonanej tradycyjną metodą. W pełni zatankowana łódź waży wtedy tyle, ile łódź ze zwykłego laminatu z pustymi zbiornikami.

Jaki osprzęt montowany jest na tych łodziach?

Dzięki temu, że RIB-y pracują w bardzo ciężkich warunkach, są doskonałym poligonem do testowania nowego osprzętu jachtowego. Teraz np. budujemy jednostki wyposażone w nowoczesny system nawigacyjny Simrad NSS z intuicyjnym panelem dotykowym. RIB-y dla służb ratowniczych wyposażamy w systemy pozwalające szybko odwrócić łódź po wywrotce i kontynuować żeglugę. Są to bardzo zaawansowane technicznie systemy, które właśnie na RIB-ach przechodzą najdokładniejsze testy.

To RIB-y mogą się przewracać?

Przy sztormie o sile 10°B nawet RIB może się wywrócić. Wywrotki RIB-ów są rzadkością. Takie wypadki przytrafiają się najczęściej wyszkolonym specjalistom, którzy wypływają, by ratować ludzkie życie. Oni są przygotowani na wypadki i wiedzą, jak sobie radzić w takiej sytuacji.

RIB to dzielna łódź, bardzo odporna na ciężkie warunki morskie. By się o tym przekonać, warto popłynąć z Gdyni na Hel zwykłą motorówką przy wietrze 4-5°B, a później RIB-em.

Czy to znaczy, że RIB jest bezpieczniejszą jednostką niż zwykła motorówka?

Zdecydowanie tak. Choć to łódka otwarta, jest dzielna i bardziej odporna na ciężkie warunki morskie. By się o tym przekonać, warto popłynąć z Gdyni na Hel zwykłą motorówką przy wietrze 4-5°B, a później RIB-em. Oczywiście, nie da się uniknąć prysznica, ale np. pokład RIB-a wyposażony jest w odpływ nazywany elephant trunk (trąba słonia), który ekspresowo odprowadza całą wodę. W zwykłej motorówce trzeba liczyć na to, że elektryczne pompy zęzowe nie zawiodą i nie będziemy brnąć po kolana w wodzie, patrząc z obawą, czy kolejna fala nie zatopi łódki. Oczywiście zwykła motorówka na spokojnej wodzie będzie szybsza, ale przy większej fali RIB pozostawi ją w tyle. RIB-y mają o wiele lepsze właściwości nautyczne i stabilność.

Jakie wypadki na RIB-ach zdarzają się najczęściej?

Wypadnięcie za burtę. Przyczyną zwykle jest zlekceważenie prędkości, zbyt słabe trzymanie się uchwytu lub siedzenie na tubach, które czasem sprężynują dosyć mocno i mogą nierozważnego pasażera wystrzelić za burtę. Najczęstszymi urazami są natomiast obite kolana, stłuczenia i urazy dolnej części kręgosłupa. Pasażerowie czasem rozsiadają się wygodnie na kozłach, nie amortyzując ciałem uderzeń łodzi o wodę, co może się skończyć urazem kręgosłupa.

Jaki powinien być układ pokładu, by zapewnić maksymalne bezpieczeństwo i wygodę?

To zależy od zastosowania jednostki. Jeżeli będzie służyła do przewożenia większej liczby osób, należy wybrać opcję z podwyższonym stanowiskiem sterowania w rufowej części łodzi i siedziskami z przodu. W takim układzie ma się pełną kontrolę nad łodzią i nad tym, co dzieje się na pokładzie. Jeżeli jednak ma to być jednostka do pływania rodzinnego, najczęściej stosowany układ to materac na dziobie, dwa kozły za stanowiskiem sterowania i ławeczka na rufie. Kozły są najbezpieczniejszą opcją, jeżeli chce się pływać po morzu. Zapewniają solidny uchwyt, w miarę wygodne siedzenie i pozwalają swobodnie amortyzować ciałem uderzenia łódki. Warunkiem pełnego wykorzystania ich zalet jest swobodnie dotykanie stopami pokładu. Dlatego, mając dzieci na łodzi, należy je posadzić na rufowej ławeczce, gdzie uderzenia są najmniej odczuwalne. Jeżeli nie zamierzamy pływać na morzu, można zamiast kozłów wybrać ławeczki i bardziej dowolnie zaplanować układ pokładu.

Nie wspomnieliśmy jeszcze o sercu RIB-a, czyli silniku. Najczęściej widzi się łódki z silnikami przyczepnymi, czy to jedyne rozwiązanie?

Na pewno najprostsze i najłatwiejsze w konserwacji. Jeżeli klient preferuje silnik wbudowany, nie ma problemu, to równie często stosowana opcja, a do tego umożliwia zastosowanie bardziej ekonomicznych silników diesla i innych rodzajów napędu.

O jakich napędach myślisz?

reklama

Najtańsze łodzie RIB produkowane przez firmę Parker Poland kosztują około 30 tys. zł.

O wszystkich spotykanych w jachtach motorowych. Najczęściej stosuje się zetkę lub napęd strugowy. Czasem, ale bardzo rzadko, można spotkać RIB-y z tradycyjnym napędem na wał. Zdarzają się też zamówienia na napęd Surface Drive, który w przeciwieństwie do napędu strugowego pozwala wykorzystać pełną moc silników.

Czyli śruba jest lepszą opcją niż napęd strugowy?

To też zależy od tego, gdzie będziemy pływać i jak szybko. Napęd strugowy umożliwia żeglugę po bardzo płytkich akwenach, zapewnia bardzo dużą zwrotność i pozwala zastosować silniki o dużej mocy, podczas gdy tradycyjna zetka może być zaprzęgnięta do motoru o maksymalnej mocy 470 KM. Śruba ma jednak o wiele większą efektywność wykorzystania mocy silnika i korzystając z jeta musimy liczyć się ze stratą nawet 30 proc. mocy. W efekcie 1000-konny silnik przy napędzie strugowym da nam taką moc, jak około 700-konny silnik przy zastosowaniu śruby. Jeżeli chcemy w pełni wykorzystać tak duże moce, musimy się zdecydować na Surface Drive. Jednak jego wadą jest ograniczony ciąg wsteczny. Dlatego, wybierając ten rodzaj napędu, powinniśmy mieć większe doświadczenie.

Dlaczego przy większych RIB-ach montuje się dwa silniki?

Głównie ze względów bezpieczeństwa. W razie awarii jednego silnika, bez problemu wrócisz do portu, korzystając z drugiego. Inna przyczyna to zjawisko skrętności śruby. Obracająca się pojedyncza śruba jednego motoru będzie zarzucała rufę podczas wyskoku na fali. Grozi to ustawieniem się bokiem do kolejnej fali. Przy dwóch motorach śruby są przeciwskrętne i zapewniają lepszą stabilność. Kolejny fakt, który przemawia za stosowaniem dwóch motorów, to ich rozmiary, zwłaszcza przy silnikach wewnętrznych. Dwa motory o mocy 300 KM zajmują mniej miejsca niż jeden silnik o mocy 600 KM.

Jakie wyposażenie standardowe i dodatkowe mają RIB-y?

Wszystko to, czego możemy się spodziewać na łodzi. Cumy, oświetlenie nawigacyjne, środki ratunkowe i ewentualnie dodatkowy osprzęt nawigacyjny. Nie potrzebujemy odbijaczy, bo mamy pneumatyczną tubę. Poza tymi podstawowymi elementami dowolność wyposażenia jest bardzo duża.

A winda kotwiczna?

Zdecydowanie odradzam, szczególnie jeżeli będziemy podróżować przy dużym zafalowaniu. Nie jesteśmy w stanie przymocować prowadnicy windy w ten sposób, by nie było ryzyka, że przy uderzeniu fali to zabezpieczenie puści i wraz z kotwicą poleci na tył łodzi. Jedyną bezpieczną możliwością montażu windy kotwicznej jest przewiercenie się przez kadłub pod mocowaniem tuby, ale to znacznie zwiększyłoby cenę łodzi.

Jak należy dbać i konserwować te łódki?

Najważniejsze to utrzymywać je w czystości, szczególnie jeżeli są narażone na słoną wodę. Kryształki soli po wyschnięciu bardzo szybko rysują pokład, niszczą też tuby. Są specjalne preparaty do czyszczenia i konserwowania tub.

Czy warto kupować na wtórnym rynku? Co należy sprawdzić przed zakupem?

Jeżeli jedynym kryterium wyboru jest cena, na pewno warto, ale, podobnie jak wypadku używanych samochodów, istnieje duże ryzyko, że źle trafimy. Decydując się na nową jednostkę, wiemy, że nie będzie problemów, a jeżeli nawet coś się zdarzy, mamy gwarancję (na silniki pięć lat, na kadłub od dwóch do pięciu lat). Kupowanie z drugiej ręki to zaś jak gra w ruletkę. Dwa silniki z takim samym przebiegiem mogą być w różnym stanie, bo na jednym ktoś się ścigał, a na drugim podpływał do restauracji na sąsiedniej wyspie. Oczywiście, możemy sprawdzić silnik i całą instalację, ale nigdy nie będziemy mieli pewności tak niezawodnego działania jak w wypadku nowej łodzi. Może się np. okazać, że konieczna jest wymiana instalacji, ponieważ łódka jest po wywrotce i została jedynie wyczyszczona do sprzedaży.

W łodziach RIB często montuje się dwa silniki.

Czy przed zakupem można przetestować łódź?

Oczywiście, to jest wręcz konieczne. W salonie czy na targach wszystkie łódki wyglądają tak samo pięknie i solidnie. Należy zadbać, aby test był przeprowadzony w ciężkich warunkach. Przy pięknym słońcu i gładkiej tafli każda łódka będzie zachowywała się idealnie. My produkujemy łodzie na zamówienie, ale zawsze staramy się mieć od trzech do pięciu łodzi testowych w różnych rozmiarach i konfiguracjach. Zawarliśmy też umowy z klientami, którzy w razie potrzeby gotowi są udostępnić swoje jednostki do testów.

Ile kosztują RIB-y?

To zależy od wyposażenia i użytego materiału. Najtańszy produkowany przez nas kosztuje około 30 tys. zł, a najdroższy ponad 1,5 mln euro. Jak widać, różnice są olbrzymie. Naszą najmniejszą jednostką jest łódka o długości 3,8 m, największą 16-metrowy kabinowy RIB z dwoma silnikami po 700 KM.

Jakie trzeba mieć uprawnienia na prowadzenie RIB-ów w Polsce?

Zgodnie z przepisami. Uwarunkowane jest to mocą silnika, rozmiarem łodzi i tym, na jaką odległość chcemy pływać. W zupełności wystarczy patent starszego sternika motorowodnego i trochę doświadczenia.

Podobno chciałeś wystartować RIB-em w wyścigu jako reprezentant Polski, nadal myślisz o tym?

Tak, myślałem że uda się wystartować w przyszłym roku w wyścigu dookoła Wielkiej Brytanii, ale już wiem, że nie dam rady. Za dużo zadań w pracy. Może zrealizuję to marzenie w kolejnym roku.

Rozmawiał Arek Rejs

Fot. Parker Poland

Łódź za 19 tysięcy złotych

Na targach Boatshow w Poznaniu od razu znalazła nabywcę. Przedstawiamy małą i stosunkowo niedrogą łódź SmartFisher 46 Cruiser, którą wypatrzyliśmy na stoisku płockiej firmy Eskapader.

SmartFisher 46 Cruiser przygotowany do wodowania.

Nazwa SmartFisher skojarzyła mi się z marką Merry Fisher ze stoczni Jeanneau. Ale okazało się, że nie tylko słowo fisher czyni te jachty dalekimi kuzynami. Obie konstrukcje zaprojektował Jacek Centkowski, polski konstruktor z biura Centkowski & Denert Design Studio. SmartFisher to bardzo interesująca jednostka dla osób lubiących aktywny wypoczynek na wodzie za stosunkowo nieduże pieniądze.

Ta mała łódź zapewnia wystarczająco dużo miejsca czterem osobom. Dwie mogą spędzić noc w kabinie. W kokpicie ulokowano fotel sternika oraz dwa siedziska w rufowych narożnikach łodzi, w których ukryte są przestronne schowki. Ciekawym rozwiązaniem jest składane siedzisko na lewej burcie. Mogą na nim wygodnie usiąść dwie osoby. Pod nim zaś znajduje się miejsce na przenośny pojemnik (np. na ryby), który można łatwo zdemontować i zabrać do domu.

W dość przestronnej kabinie są dwa materace tworzące szerokie dwuosobowe łóżko. Pod nimi znajdują się dwie bakisty. Zamocowano także mały siatkowy schowek na dokumenty tuż przy stanowisku sternika oraz półkę w dziobie. Wejście pod pokład jest zaskakująco wygodne, a sama kabina – stosunkowo wysoka. Dwuskrzydłowe przezroczyste drzwi wprowadzają do wnętrza sporo światła. Słońce wpada także przez świetlik w górnym pokładzie i okna z obu stron pomieszczenia (moim zdaniem, można je nieco powiększyć). W kabinie nie ma kambuza ani toalety, ale przecież nie jest to łódź, którą będziemy pływać po horyzont.

Wokół nadbudówki znajdują się półpokłady umożliwiające kontakt z dziobem zakończonym krótkim trapem ułatwiającym podanie cumy. Dobrym rozwiązaniem byłby montaż uchwytów w dachu nadbudówki lub przedłużenie relingów kosza dziobowego, co zapewniłoby asekurację podczas przechodzenia na dziób.

Oferowana na targach Boatshow łódź SmartFisher 46 Cruiser dostępna była w cenie 19 tys. zł brutto. Do tego musimy doliczyć koszt silnika i ewentualnie dodatkowego wyposażenia. Ale i tak jest to bardzo atrakcyjna cena jak na motorówkę z kabiną. Łódź dostępna jest także w wersji Pilot z wyższą owiewką i zadaszeniem nad przednią częścią kokpitu, ale mi bardziej podoba się nowsza wersja Cruiser, którą prezentowano na Boatshow. SmartFisher może być holowany za samochodem osobowym na jednoosiowej przyczepie. Producentem jest firma SmartFisher Michała Szafrańskiego z Giżycka, a dealerem firma Eskapader.

Arek Rejs

SmartFisher 46 Cruiser	
Długość	4,6 m
Szerokość	2,07 m
Zanurzenie	0,4 m
Moc silnika	max 60 KM
Załoga	4 osoby
Kategoria projektowa	C
Cena:	19 tys. zł brutto

reklama

Fot. SmartFisher

Tydzień na Pętli Żuławskiej

Sześć rzek, dwa kanały, cztery piękne miasta – zapraszamy na pomorski szlak

Na dachu osłaniającym kokpit jachtu zamontowano bagażnik na rowery. *Fot. Wojtek Matz*

Jeziora zamieniamy na rzeki i kanały, a łódkę żaglową na spacerową motorówkę. Czy taka odmiana zachęci nas do częstszego spędzania czasu na szlakach wodnych Pętli Żuławskiej?

Rodzinny rejs jachtem motorowym to dla naszej załogi nowe wyzwanie. Wszystkie szczegóły uzgadniam z armatorem telefonicznie i po kilku dniach ruszamy do Rybiny, gdzie jesteśmy umówieni na przejęcie jachtu. My, to znaczy mój ojciec, brat z rodziną i ja. W sumie sześć osób, w tym dwoje dzieci (trzyletni Hubert i ośmiomiesięczna Ola). Niezła ferajna!

Na przystani „U Mirka" na Wiśle Królewieckiej, gdzie bazują łódki Żeglugi Wiślanej, stawiamy się w południe. Formalności związane z przekazaniem jachtu odbywają się bardzo sprawnie i po południu możemy się rozpakować. Nasza łódka nosi imię „Anetka". Ma kompletne wyposażenie hotelowe, ratunkowe i nawigacyjne, a jako wyposażenie dodatkowe dostajemy rowery, które mocowane są na dachu nad kokpitem.

Szkarpawą na Zalew Wiślany

Późnym popołudniem przechodzimy krótkie szkolenie z obsługi łódki, a na noc cumujemy przy pomoście na tyłach Domu Kultury w Rybinie. Pomost ten służy do oczekiwania na otwarcie mostu na Szkarpawie, ale z uwagi na bardzo mały ruch na tych wodach, można przy nim przenocować.

Wieczorny grill przeciąga się do późnych godzin nocnych, ale mimo to nie spóźniamy się na pierwsze otwarcie mostu zwodzonego i o godz. 9.30 płyniemy już w stronę ujścia Szkarpawy i Nogatu do Zalewu Wiślanego.

Żegluga motorówką to zupełnie coś innego niż pływanie jachtem żaglowym. Przyzwyczajamy się do ciągłego warkotu silnika (Yamaha 25 KM), zawieszonego na pawęży łodzi. Silnik jest nowy i bardzo cichy, ale jednak to nie cisza, jaka panuje podczas pływania pod żaglami.

Od Rybiny aż do połączenia z Nogatem na szlaku nie ma przeszkód nawigacyjnych, jak mosty czy śluzy. Co prawda, mijamy w kilku miejscach przewody wysokiego napięcia, ale są one rozpięte na tyle wysoko, że małe i średnie jachty żaglowe przepływają pod nimi bez problemów. Z kolei duże łodzie bardzo rzadko ruszają na Zalew Wiślany i w górę Nogatu.

Niedaleko Rybiny mijamy ujście Tugi, którą można dotrzeć do Nowego Dworu Gdańskiego, ale spieszymy się, bo mamy napięty harmonogram. Szybko więc docieramy do Osłonki, gdzie mijamy najpierw niedokończoną przystań jachtową, potem przepompownię i zza zakrętu wyłania się bezmiar wód Zalewu Wiślanego. To tu Szkarpawa łączy się z Nogatem i razem uchodzą do zalewu, zwanego niegdyś Zatoką Fryską.

Drogowy most zwodzony w Rybinie, na Szkarpawie. *Fot. Wojtek Matz*

Zwrot na południe, czyli przez Nogat do Elbląga

Nie możemy sobie odmówić minięcia kilku bramek pław morskich, które kierują na otwarte wody Zalewu Wiślanego. Po zrobieniu pamiątkowych zdjęć wracamy i wpływamy w Nogat. Ruszamy na południowy wschód, w stronę Elbląga, płynąc pod słabiutki prąd rzeki. Spokojna żegluga Szkarpawą i Nogatem rozleniwia, ale nie usypia naszej czujności, dzięki czemu jesteśmy przygotowani na niespodziankę w postaci uniesionej liny przeprawy promowej w Kępinach. Jeden krótki sygnał dźwiękowy to znak dla obsługi, że chcemy przepłynąć i już po chwili lina zanurza się pod powierzchnią wody. Ruszamy dalej.

Dopływamy do miejscowości Bielnik, gdzie szlak rozdziela się. Skręcamy w lewo, mijamy most, wrota przeciwpowodziowe, wpływamy w Kanał Jagielloński, a następnie docieramy do rzeki Elbląg (zwanej również Elblążką). Szybko i bez przeszkód wpływamy do miasta. Elbląg wita nas przemysłowymi widokami, które przechodzą w krajobraz portowy. Po chwili zawijamy do Harcerskiego Ośrodka Wodnego „Bryza". Będzie on

naszą bazą wypadową do zwiedzania tego starego, hanzeatyckiego miasta (rok założenia: 1237). Postój „Anetki" kosztuje 20 zł za dobę. W cenie mamy toalety, wodę i prąd (prysznice akurat były remontowane).

Po zameldowaniu się u obsługi portu i podładowaniu aparatów fotograficznych ruszamy do miasta. Tramwajem linii nr 3 docieramy na starówkę, która oczarowuje naszą załogę. Podziwiamy katedrę św. Mikołaja i Bramę Targową. Idziemy nad Elbląską, skąd wyruszają statki wycieczkowe na szlak Kanału Elbląskiego. W sercu miasta oglądamy budowę dwóch nowych zwodzonych kładek dla pieszych. Spacerujemy pośród odrestaurowanych kamieniczek i wpadamy na obiad do jednej z lokalnych restauracji. Na łódkę wracamy wieczorem.

Na kursie Malbork

Następny dzień wita nas śliczną słoneczną pogodą, dlatego szybko uzupełniamy wodę w zbiorniku i ruszamy dalej. Na Nogat wracamy tą samą trasą, a więc Elblążką i Kanałem Jagiellońskim. Po dotarciu do wrót przeciwpowodziowych w Bielniku kierujemy się w lewo i już po chwili przechodzimy pod bardzo niskim mostem w Kępkach. Co prawda stan wody jest na tyle mały, że nie mamy problemu z przejściem, ale według Jacka, który przekazywał nam łódkę, przy wysokim stanie Nogatu trzeba zdjąć rowery z bagażnika, by ich nie uszkodzić o dolną krawędź mostu.

Spokojna żegluga Nogatem, który w tym miejscu wije się między polami i łąkami, staje się powoli monotonna i mimo urozmaicenia w postaci kąpieli zaczynamy się nudzić. I właśnie w tym momencie pojawia się pierwsza śluza – Michałowo. To pierwsza taka budowla od strony Zalewu Wiślanego. W locji znajdującej się na wyposażeniu jachtu czytamy, że należy dzwonić do obsługi śluz i mostów, w związku z tym dzwonimy i faktycznie po chwili wrota się otwierają i możemy wpływać.

W przeciwieństwie do mostów zwodzonych śluzowanie jest płatne (6,46 zł za jacht). To okazja do zejścia z łódki i zrobienia kilku pamiątkowych zdjęć. Śluza Michałowo podnosi nas około 2,5 metra. Po chwili wrota górne otwierają się i wypływamy na szerokie rozlewisko Nogatu. Mijamy kilka zakrętów i dopływamy do kolejnej śluzy – Rakowiec. Sytuacja się powtarza: telefon do obsługi, opłata, około 2,3 metra w górę i już jesteśmy po drugiej stronie.

Tym sposobem do Malborka docieramy wczesnym popołudniem. Co prawda pod murami zamku jest krótkie nabrzeże, przy którym można przycumować, my jednak wybieramy postój przy barce restauracji „Flisak" (tuż przy pieszej kładce). Mamy stąd piękny widok na twierdzę. Po uporządkowaniu łódki ruszamy na zwiedzanie siedziby szesnastu kolejnych wielkich mistrzów krzyżackich. Ten świetnie zachowany zespół architektury gotyckiej jest jednym z największych obiektów tego typu na świecie. Składa się z trzech części: Zamku Wysokiego, Zamku Średniego i Przedzamcza, a budowę rozpoczęto w 1278 r.

Zwiedzanie tego niesamowitego obiektu zajmuje nam dobre cztery godziny i do łódki wracamy tak zmęczeni, że nikt już nie ma ochoty na spacer po mieście. Późnym popołudniem jemy obiad u naszych gospodarzy, czyli w restauracji „Flisak", a wieczór upływa nam na rozmowach w kokpicie jachtu.

Śluzowanie kosztuje 6,46 zł za jacht. To okazja do zejścia z łódki i zrobienia zdjęć. *Fot. Wojtek Matz*

Rodzinny rejs jachtem motorowym to dla naszej załogi nowe wyzwanie. W 6 dni poznaliśmy wspaniałe drogi wodne, przepłynęliśmy około 200 km po sześciu rzekach i dwóch kanałach Żuław Wiślanych.

Wisłą do Tczewa

Następnego dnia rano kontynuujemy podróż Nogatem w stronę Wisły. Przechodzimy śluzę Szonowo i docieramy do Białej Góry. Widok tej śluzy robi spore wrażenie, zwłaszcza z mostu obrotowego znajdującego się nad wyjściem. Jeszcze przed wpłynięciem do śluzy zwracamy uwagę na ładną budowlę z czerwonej cegły znajdującą się po lewej stronie. Jest to tzw. Wielki Upust, czyli ujście Starego Nogatu (dolny bieg rzeki Liwy) do Nogatu (nie sprawdziliśmy tego, ale podobno Stary Nogat jest żeglowny aż do Kwidzyna). Telefonujemy do obsługi i już po chwili wrota stają przed nami otworem, a po kilku kolejnych chwilach jesteśmy na Wiśle.

Wisła robi na nas spore wrażenie. Rozlewa się w tym miejscu na szerokość 500 – 600 metrów. Ma silny nurt, sporo wirów, przemiałów i przykos. Trzeba przyznać, że wzbudza respekt. Ale jest także piękną rzeką, o białych, piaszczystych łachach, ślicznych dzikich miejscach cumowniczych i podobnie jak Nogat, jest niemal zupełnie pusta. W drodze do śluzy w Przegalinie (w dzielnicy Gdańska Wyspa Sobieszewska) nie spotkaliśmy żadnego jachtu, motorówki, nawet kajaka.

Wychodzimy na szerokie wody Wisły. Na tym odcinku ciekawie oznakowany jest szlak żeglugowy – wyznaczają go tyczki ustawione na brzegach, a nie jak przyzwyczaił nas Nogat, a wcześniej Szkarpawa, boje szlakowe. Nie sprawia nam to żadnych problemów, choć w przypadku gorszej widoczności może przydać się lornetka, by wśród drzew i krzaków porastających brzegi dostrzec tyczki.

Dopływamy do Tczewa. Przy pomoście nowej tczewskiej przystani cumujemy wczesnym popołudniem. Ta marina to duma miasta. Oddano ją do użytku w 2008 r. Na razie nie ma tu zbyt wielu gości, ale mimo to port utrzymywany jest we wzorowym stanie i gotowości do przyjmowania jachtów. Jest to jedna z niewielu przystani na szlaku Wisły.

Klarujemy łódkę, płacimy za postój przy pomoście pływającym (10 zł za jacht plus 5 zł za prysznic) i idziemy zwiedzać miasto. Tczew sprawia bardzo dobre wrażenie. Piękna architektura nie przeplata się tu raczej z nowym budownictwem, a te z kamieniczek, które zostały odrestaurowane, wyglądają przepięknie. Niestety, sporo jeszcze zostało władzom Tczewa do zrobienia, ponieważ zdecydowana większość zabytkowej części miasta straszy odpadającymi tynkami i powybijanymi szybami. Warte obejrzenia są dwa zabytkowe mosty prowadzące przez Wisłę: drogowy, oddany do użytku w 1857 r. oraz kolejowy, którym pierwsze pociągi pojechały w 1890 r.

Martwą Wisłą do Gdańska

Następnego dnia wstajemy przed godz. 8.00, ponieważ przed nami najdłuższy odcinek rejsu. Szybko mijamy zabytkowe tczewskie mosty i ruszamy na północ, w stronę morza. Im bliżej ujścia, tym prąd słabszy. Przy wejściu do awanportu śluzy w Przegalinie już właściwie go nie ma, a rzeka jest głęboka na całej swej szerokości. Skręcamy w lewo, ale z Wisłą się jeszcze nie żegnamy, wszak teraz będziemy pływać jej różnymi odnogami.

Przy śluzie cumujemy do pomostu i wysadzamy „desant", którego zadaniem jest znalezienie obsługi. Po chwili jesteśmy już w komorze (opłata bez zmian

reklama

– 6,46 zł). Po opuszczeniu śluzy wypływamy na Martwą Wisłę. Po lewej stronie mijamy port stoczni Galeon i kluby żeglarskie. Docieramy do mostu pontonowego w Sobieszewie. Po godzinie oczekiwania most zostaje rozsunięty i ruszamy w stronę Gdańska. Jeszcze tylko krótkie oczekiwanie na zakończenie prac podwodnych między mostami wantowym i kolejowym, mijamy Polski Hak, skręcamy na Motławę i ruszamy w stronę Starego Miasta i Mariny Gdańsk. To właśnie w tym miejscu jachty z morza spotykają się z jednostkami spływającymi Wisłą z Bydgoszczy, Warszawy, Mazur, a nawet z Krakowa. W związku z tym w porcie stoją zarówno małe łódki śródlądowe, jak i takie legendy polskiego żeglarstwa morskiego, jak „Gedania", „Joseph Conrad" czy „Polonez".

Cumujemy w wygodnej, świetnie wyposażonej marinie w sercu Starego Miasta. Biuro i toalety znajdują się w niedawno oddanym do użytku budynku przy ul. Szafarnia. Cena za „Anetkę": 48 zł + 20 zł kaucji za kartę magnetyczną umożliwiającą wstęp na pomosty i do toalet. Dodatkowo wykupujemy żetony prysznicowe za 5 zł. Opłata portowa pozwala na korzystanie z prądu i wody.

Po uporządkowaniu jachtu ruszamy na podbój Gdańska. O tym mieście można by napisać niejedną książkę, dlatego przypomnę tylko plan minimum dla zwiedzających: żuraw, bazylika mariacka, Dwór Artusa, fontanna Neptuna, Brama Zielona i Centralne Muzeum Morskie. Jeśli na pokładzie są dzieci, polecamy nową fontannę przy bazylice, która zafascynowała naszego trzylatka.

Kuliński, Szwedowski i „Szkarpawianka"

Następny dzień wita nas ponownie bezchmurnym niebem, więc opuszczamy Marinę Gdańsk tuż po godz. 9.00. Na wodnej stacji benzynowej uzupełniamy braki w zbiornikach i wpływamy w Kanał Kaszubski. Oglądamy z wody statki handlowe i wielkie dźwigi portowe, które robią na dorosłych członkach załogi nie mniejsze wrażenie niż na dzieciach. Do mostu w Sobieszewie docieramy tą samą drogą, którą płynęliśmy wczoraj. Przed mostem rzucamy kotwicę, ponieważ do otwarcia pozostaje jeszcze pół godziny. Ale z przeciwka nadpływa niespodziewanie statek wycieczkowy. W związku z tym most zostaje otwarty, więc się przeprawiamy. Bez przeszkód docieramy do śluzy w Przegalinie. Szybka przeprawa i wpływamy na Wisłę, skąd po kilkudziesięciu minutach skręcamy do śluzy Gdańska Głowa.

Jesteśmy z powrotem na Szkarpawie. Przed nami ostatnia przeszkoda – most zwodzony w Drewnicy. Jest piątek, jacht mamy zdać w sobotę o godz. 13.00, więc postanawiamy przenocować za mostem, gdzieś między Drewnicą i Rybiną. I tu bezcenny okazuje się przewodnik „Zalew Wiślany" Jerzego Kulińskiego, w którym jakimś cudem zaplątał się opis prywatnej przystani w Żuławkach. Ta mała miejscowość położona jest tuż za mostem zwodzonym, na którego otwarcie oczekujemy przy pomoście pływającym. O godz. 12.00 most jest już otwarty, więc ruszamy. Jakieś 500 metrów za mostem, na prawym brzegu Szkarpawy, odnajdujemy przystań. Na nabrzeżu wita nas sam gospodarz, Janusz Szwedowski. Opowiada o budowie przystani, o szlaku Pętli Żuławskiej, a także o żegludze po holenderskich drogach śródlądowych. Zostajemy na noc, a że zbliża się pora obiadowa, ruszamy spacerem do poleconej przez gospodarza przystani restauracji „Szkarpawianka". My również ją polecamy – pierogi są świetne!

Koniec pętli „U Mirka"

W Drewnicy robimy zakupy i wracamy na jacht. Wieczorem pożegnalny grill, a rano pamiątkowe zdjęcia załogi na „Anetce". Ruszamy do Rybiny oddać jacht. Po kilku godzinach spokojnej żeglugi docieramy do przystani „U Mirka", gdzie rozpoczęliśmy rejs. Odbiór jachtu przebiega szybciej niż przekazanie. Rozliczamy się za benzynę, zużyty gaz i sprzątanie, odzyskujemy kaucję i już po piętnastu minutach siedzimy w samochodach.

Statki handlowe i wielkie dźwigi portowe zrobiły na załodze duże wrażenie. *Fot. Wojtek Matz*

Rejs trwał 6 dni. Przepłynęliśmy około 200 km po sześciu rzekach i dwóch kanałach Żuław Wiślanych. Zwiedziliśmy Elbląg, Malbork, Tczew oraz Gdańsk. Poznaliśmy wspaniałe drogi wodne, po których do tej pory nie dane nam było żeglować. Do domów wróciliśmy opaleni, wypoczęci i zadowoleni. Wierzymy, że jeszcze wrócimy na Pętlę Żuławską.

Wojtek Matz

Rubrykę PLAYBOAT Świat jachtów motorowych redaguje Arek Rejs

Luksus i klasyczna elegancja

Vicem Yachts ma opinię jednej z najlepszych stoczni tureckich. Do niedawna znana była z budowy klasycznych, mahoniowych cruiserów. Teraz poszerza ofertę, budując nowoczesne megajachty na indywidualne zamówienie.

Turecka stocznia nawiązała współpracę z pięciogwiazdkowym hotelem „Kempinski" w Bodrum and Morzem Egejskim. Goście hotelowi mogą zamówić rejs jednym z pięciu jachtów ze stoczni Vicem. Największą dostępną jednostką jest klasyczna łódź Vicem 92, a najmniejszą jacht Vicem 36.

Przy kei hotelu cumuje m.in. jacht Vicem 75 Flybridge z linii Classic, który prezentujemy na okładce dodatku „Playboat". To najnowszy produkt stoczni. Miałem okazję popłynąć tą jednostką podczas targów w Cannes. Prawie 25-metrowa łódź linią nawiązuje do klasycznych lobsterów z Nowej Anglii, służących miejscowym rybakom do połowów. Ma charakterystyczny bardzo długi dziób i daleko osadzoną, stosunkowo niewielką nadbudówkę ze stanowiskiem sterowania, salonem i jadalnią. Pod pokładem znajduje się pięć kabin i duży kambuz. Są tu dwie dwuosobowe kabiny gościnne z pojedynczymi łóżkami, kabina VIP, kabina armatora i dwuosobowa kabina załogi w części rufowej. Nad jachtem góruje otwarty pokład flybridge z barem, wygodną kanapą i drugim stanowiskiem sterowania.

Jednostka jest przystosowana do pełnomorskiej żeglugi w trudniejszych warunkach, ma wysokie relingi i uchwyty w kabinach. Może płynąć z maksymalną prędkością 28 węzłów.

Arek Rejs

Vicem 75 Flybridge	
Długość	24,50 m
Szerokość	5,73 m
Zanurzenie	1,73 m
Wyporność	51 000 kg
Zbiorniki paliwa	8300 l
Zbiorniki wody	1192 l
Liczba osób	12
Silniki	2 x MAN V12, 1550 KM

“JEDNYM DOTKNIĘCIEM UŁATWISZ SOBIE ŻYCIE.”

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

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

– Aaron Coleman,
Główny Inżynier Projektu

PARKER POLAND

SIMRAD

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

I AM **SIMRAD**

www.parker.com.pl

życie zaczyna się dziś

European POWERBOAT of the Year 2011

PROMOCJA
NA WYBRANE MODELE

QUICKSILVER®

ACTIV 675

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

PARKER POLAND

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

DELPHIA

Wszystkim czytelnikom magazynu Wiatr,

sympatykom żeglarskich przygód oraz miłośnikom sportów wodnych,

z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku,

składamy najserdeczniejsze życzenia zdrowia, szczęścia

oraz wszelkiej pomyślności.

Zespół Delphia Yachts.

www.delphiayachts.eu