ALERT DLA MAZUR! JEZIORA ZAMIENIAMY W SZAMBA

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych MARZEC 2015

reklama
SEA LINE®
Farby jachtowe
www.sea-line.eu

BURTA W BURTĘ PRZEZ PACYFIK

Volvo Ocean Race

FINAŁ PLEBISCYTU „WIATRU”
Zwycięzczynie odebrały nagrody

BITWA O GOTLAND
Wyzwanie dla twardzieli

BOJERY
Dziewiąte złoto Jabłońskiego

WYBIERZ ŁATWIEJSZĄ TRASĘ

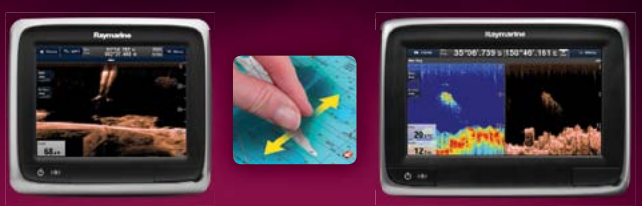
dzięki wskaźnikom serii a z interfejsem LightHouse™ II

LightHouse II

a Seria

- **Wybór kartografii** – teraz dostępne z mapami Navionics lub C-map
- **Całkowicie przeprojektowane** dla większej przejrzystości i łatwiejszej obsługi. Interfejs LightHouse II usprawnia obsługę wskaźników
- Funkcja płynnego zmniejszania skali **„Pinch-to-zoom"**
- **Bardziej wydajne**, nowe funkcje dotykowe oraz wybieranie opcji z menu
- **Poznaj Visionality™** – ze wskaźnikami a68, a78, a98 oraz a128 z wbudowanym modułem CHIRP DownVision™
- **Połączenia sieciowe** z innymi wskaźnikami wielofunkcyjnymi z interfejsem LightHouse

Więcej informacji na stronie **www.raymarine.com**



a seria 5.7" | Zmiana skali | a seria 7"

Eljacht

Gdańsk 80-642, ul. Łowicka 13
tel. 58 320 70 24, www.eljacht.pl

C-MAP by JEPPESEN | NAVIONICS

Raymarine®

INNOVATION • QUALITY • TRUST

Lista dystrybutorów i partnerów handlowych dostępna jest na stronie: www.eljacht.pl

Mazury, siódmy ściek świata

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: DONGFENG RACE TEAM, FOT. VICTOR FRAILE / PSI / VOLVO OCEAN RACE

Michał Szafrański, mieszkaniec Mazur, żeglarz i producent łodzi, opowiada w tym numerze „Wiatru", jak zamieniamy jeziora w szambo. Z roku na rok coraz więcej ścieków trafia do mazurskich akwenów. Przede wszystkim na głównym szlaku, gdzie kwitnie turystyczny biznes. Wielkie jachty i luksusowe houseboaty ze zbiornikami na nieczystości są jak pływające miasto bez oczyszczalni ścieków. Jedna załoga nie zrobi krzywdy mazurskim zbiornikom. Dwie, trzy, nawet sto – też nie. Ale przecież po Mazurach pływa w sezonie kilkanaście tysięcy jednostek. To tak, jakby miasto, w którym mieszka 100 tys. osób, nie miało kanalizacji oraz systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków.

Już przed kilku laty działacze organizacji ekologicznej WWF nazwali Mazury siódmym ściekiem świata i alarmowali, że możemy utracić unikatowe bogactwo przyrodnicze tego regionu, w tym najcenniejsze gatunki ryb naszych jezior, jak sieja i sielawa, wymagające czystej wody o dużej przejrzystości. I choć przez ostatnie sezony wydano sporo pieniędzy na różne instalacje i ekomariny, sytuacja się nie zmieniła. Do mazurskich wód trafiają zresztą nie tylko same ścieki, ale także nieczystości ze środkami chemicznymi stosowanymi w jachtowych toaletach i szambach. To prawdziwy toksyczny koktajl. Naukowcy z Zakładu Ekologii Mikroorganizmów Instytutu Botaniki Uniwersytetu Warszawskiego dowiedli, że gwałtownie pogarsza się jakość wód w mazurskich jeziorach, a sposób użytkowania akwenów przez wodniaków jest jedną z ważniejszych przyczyn tego zjawiska. Zaobserwowano postępującą eutrofizację, mogącą prowadzić do zarastania i powolnego zamierania jezior. Podkreślono, że pod koniec sezonu znacznie zmniejsza się warstwa wód powierzchniowych, w której zawartość tlenu dopuszcza występowanie ryb.

Osobiście nie rozumiem załatwiania fizjologicznych potrzeb na śródlądowych jachtach, z których o każdej porze dnia i nocy ląd i przystań są o rzut beretem. Pływałem na różnych mazurskich jednostkach, na małych orionach, większych sportinach i nowoczesnych delphiach, zawsze planując rejs w taki sposób, by nie musieć tego robić między patelnią z jajecznicą a poduszką z rufowej koi. Rozumiem jednak tych, którzy chcą być całkowicie niezależni, wykorzystując wszystkie urządzenia i wygody nowoczesnych i okazałych jednostek. Zróbmy tylko coś, by móc wrócić na Mazury za rok, za dwa, z dziećmi oraz z wnukami. Bo czym będą wspomnienia z naszych rejsów, skoro nie będziemy mogli w tej samej pięknej scenerii dzielić się nimi z najbliższymi? To apel do wszystkich. Do władz miast i samorządów, do szefów marin i właścicieli firm czarterowych. A także do nas – żeglarzy i motorowodniaków korzystających z jezior. Od nas samych zależy chyba najwięcej.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

12 149 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji Magazyn Wiatr w Apple Store i Google Play, a na komputerach i smartfonach – plików PDF.
www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania XI 2014, XII 2014 / I 2015, II 2014).

Targowy finał plebiscytu „Wiatru”

Dobrochna Nowak i Katarzyna Sałaban odbierają statuetkę plebiscytu i kamizelkę ISP od firmy Parker Poland.

Dobrochna Nowak i Katarzyna Sałaban odebrały nagrody za zwycięstwo w plebiscycie Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr”. Podsumowanie konkursu, połączone z prezentacją fotoreportażu „Małym jachtem na Islandię”, zorganizowano na targach Wiatr i Woda. Widzowie wypełnili salę konferencyjną i dali się porwać barwnym wspomnieniom z rejsu.

Na spotkaniu gościliśmy Annę Galczewską, dyrektora sprzedaży i marketingu w firmie Henri Lloyd, oraz Andrzeja Schuetza, dyrektora Henri Lloyd Polska, bratanka Henryka Strzeleckiego, który przed laty stworzył markę Henri Lloyd („światową markę z polskimi korzeniami”). Zaszczycił nas także Christopher Scott, dyrektor i brand manager w firmie Parker Poland. Obecni byli dziennikarze i publicyści związani z branżą sportów wodnych oraz znani żeglarze, między in-

GoPro HERO4 Silver od firmy Freeway OMT. Pierwsza kamera GoPro z dotykowym ekranem.

Kolejna nagroda: ekran ZOOM.ME.

Spotkanie cieszyło się dużym zainteresowaniem.

Ekran ZOOM.ME od Mateusza Kusznierewicza.

FOT. MAGAZYN „WIATR” (5), MATERIAŁY FIRMOWE (2)

PARTNERZY PLEBISCYTU

ZOOM.ME Najlepszy prezent to Ty

GoPro Be a HERO.

HENRI LLOYD

PARKER

STS FRYDERYK CHOPIN

- rejsy wolnego naboru
- czarter żaglowca
- Niebieska Szkoła
  dwumiesięczne rejsy połączone z nauką szkolną

www.fryderykchopin.pl

biuro@3oceans.pl
+48 607 700 404

nymi Krystian Szypka, Radek Kowalczyk, a także Iwona i Marek Tarczyńscy, którzy rejs na Islandię planują w nadchodzącym sezonie.

Zwyciężczynie plebiscytu odebrały cenne trofea: dwie niezwykle lekkie kurtki Henri Lloyd Offshore Elite ufundowane przez firmę Henri Lloyd (www.henrilloyd.pl), doskonałą kamerą GoPro HERO4 Silver od firmy Freeway OMT, wyłącznego dystrybutora produktów GoPro w Polsce (www.freeway.com.pl), profesjonalną pneumatyczną kamizelkę ratunkową brytyjskiej marki ISP od firmy Parker Poland (www.parker.com.pl), ekran ZOOM.ME, nowe urządzenie, którego pomysłodawcą i współtwórcą jest Mateusz Kusznierewicz (www.zoom.me), i statuetkę plebiscytu Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr" ufundowaną przez redakcję. Kurtki Henri Lloyd wręczyli Anna Galczewska i Andrzej Schuetz, kamizelkę ISP – Christopher Scott, natomiast kamerę GoPro HERO4 Silver, ekran ZOOM.ME oraz statuetkę konkursu przekazał Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny „Wiatru".

Po krótkiej uroczystości Dobrochna i Katarzyna przez 40 minut opowiadały o rejsie na Islandię małym jachtem bez silnika i autopilota, który odmówił posłuszeństwa w rejonie Szetlandów. Wspominały o trudach wyprawy, o niskich temperaturach i o niezwykłej gościnności, jakiej doświadczyły we wszystkich portach. Opowiedziały też o pięknie Wysp Owczych i urokach wulkanicznej Islandii. Na zakończenie pospiesznie wydobyły z toreb kurtki Henri Lloyd i zaprezentowały się zebranym w nowych niebieskich barwach (ponoć wybrały barwy sztormiaków pod kolor oczu).

Dobrochna Nowak i Katarzyna Sałaban dotarły na Islandię jachtem „Atlantic Puffin" (typ Maxus 22, długość: 6,36 m), który stocznia Northman zbudowała na okołoziemski rejs Szymona Kuczyńskiego Maxus Solo Around. Niekiedy wiało do 58 węzłów, a temperatura nie przekraczała siedmiu stopni Celsjusza. „Pierwszy raz w życiu płakałam z zimna" – mówiła Dobrochna Nowak. Dziewczyny przez 46 dni przepłynęły ponad 3400 mil i odwiedziły sześć krajów.

„Atlantic Puffin" wypłynął 17 maja 2014 roku z Dziwnowa. Pierwszym zagranicznym portem był Göteborg. Dalej dziewczyny odwiedziły Kristiansand w Norwegii, Lerwick – największe miasto archipelagu Szetlandów – oraz Thorshavn na Wyspach Owczych. Na Islandię zawinęły 12 czerwca. Zacumowały w porcie Djúpivogur na wschodnim wybrzeżu. W drodze powrotnej, w Norwegii, Kaśkę zastąpiła Zosia Bocheńska. Maxus powrócił szczęśliwie do Dziwnowa 4 lipca.

Gratulacje laureatkom składa Andrzej Schuetz, dyrektor Henri Lloyd Polska.

Dobrochna testuje nowatorski kaptur kurtki Henri Lloyd Offshore Elite.

PARTNERZY PLEBISCYTU

ZOOM.ME Najlepszy prezent to Ty
GoPro Be a HERO.
HENRI LLOYD
PARKER

Etaty i marzenia Dobrochny Nowak

Dobrochna Nowak, która wspólnie z Katarzyną Sałaban wygrała plebiscyt „Wiatru”, spędza wiele godzin przy komputerze, ale nie wyobraża sobie siebie w normalnej pracy.

Dobrochna Nowak: „Chcielibyśmy kiedyś zamieszkać na jachcie i szwendać się po świecie”.

Jak wygląda codzienność żeglujących kobiet? – Oklaski milkną, światła gasną, kurz opada, a rzeczywistość wymaga, by iść do przodu – mówi Brożka. – Ostatnie trzy lata to ciągłe przygotowania do wypraw, podsumowania i sprzątanie po powrotach albo po prostu żeglowanie po świecie. Dwa lata temu zakończyłam z Szymonem Kuczyńskim projekt „Setką przez Atlantyk”, później była kobieca wyprawa na Islandię. Dziś wspieram z lądu Szymona, by jego samotny okołoziemski rejs jachtem „Atlantic Puffin” przebiegał bez większych przeszkód. Chciałabym pływać zawodowo, ale na razie skupiam się na tym, by udało się szczęśliwie doprowadzić do końca wyprawę Maxus Solo Around. Nie myślę o niczym innym. Mam marzenia i własne cele, ale odkładam je na później...

Na zimnym islandzkim szlaku.

Codzienność Dobrochny to praca na dwa etaty. Pierwszy to robota przy biurku – doradza w wyborze rejsów i szkoleń, wykorzystując instruktorskie doświadczenie. – Trochę trudno się przyzwyczaić do siedzenia osiem godzin przed ekranem, ale chyba daję sobie radę – mówi. Drugi etat to funkcja załogi brzegowej Szymona Kuczyńskiego. – Kiedy płynęliśmy razem, o prognozy dbał Maciek Sobolewski. Teraz projekt ma trwać aż dwa lata, więc nie chcieliśmy go obciążać na tak długo. Dlatego na znanych nam akwenach przejęłam część jego zadań – dodaje Brożka.

Obowiązków jest bardzo dużo. Dobrochna codziennie sprawdza prognozy pogody, analizuje trasę, stara się przewidzieć, co się może wydarzyć za 10 mil, za dobę, za tydzień... Zajmuje się także sprawami formalnymi, na przykład składaniem wniosku o australijską wizę lub sprawdzaniem warunków prawnych w miejscach, które odwiedzi Szymon. Wszystko po to, by się nie okazało, że „Atlantic Puffin” nie może gdzieś wpłynąć i musi zostać na morzu. Brożka pełni też funkcję dyrektora marketingu i PR-owca. Przygotowuje informacje o wyprawie, publikuje je na stronie internetowej www.zewoceanu.pl i prowadzi fanpage na Facebooku. – Opracowuję materiały tak, by to, co mówi Szymon, wydawało się ciekawe – żartuje Dobrochna.

Kaśka Sałaban również jest pochłonięta żeglarskim życiem. Studiuje w Akademii Morskiej w Gdyni i pracuje jako pierwszy oficer na „Fryderyku Chopinie”. Chce zostać zawodowym marynarzem i pływać na wielkich żaglowcach. – Obie mamy teraz tyle zajęć, że od rejsu na Islandię, czyli od kilku długich miesięcy, widziałyśmy się zaledwie dwa razy, ostatni raz na targach Wiatr i Woda podczas zakończenia plebiscytu Żeglarz Roku 2014 Magazynu „Wiatr”. Nie mamy nawet czasu, by pogadać o kolejnej wspólnej wyprawie – mówi Dobrochna.

Codzienne zajęcia pochłaniają mnóstwo czasu, ale Brożka nie zapomina o marzeniach. Chciałaby wziąć udział w regatach Bitwa o Gotland. Potrzebuje więc czasu, treningów i jachtu. To jednak plany dopiero na przyszły sezon, bo w tym roku w terminie polskiego wyścigu samotników będzie w Australii (odwiedza Szymona na trasie rejsu). – Nasze życie jest trochę nieprzewidywalne i pełne niespodzianek – mówi Dobrochna. – Wiele decyzji podejmujemy spontanicznie. Chcielibyśmy kiedyś zamieszkać na jachcie i szwendać się po świecie. Ale żeby zrealizować ten plan, trzeba najpierw mieć, co zostawić na lądzie, na przykład mieszkanie, do którego można by czasem wrócić lub które można wynajmować. Na razie nie robię jednak żadnych wiążących planów na przyszłość. Byle do lata...

Kamila Ostrowska

FOT. WWW.ZEWOCEANU.PL (2)

PARTNERZY PLEBISCYTU

ZOOM.ME Najlepszy prezent to Ty

GoPro Be a HERO.

HENRI LLOYD

PARKER

„Polonusa” zabezpieczono w pobliżu stacji antarktycznej im. Henryka Arctowskiego. Fot. Marcin Grabiec

Odszkodowanie za „Polonusa” w 12 dni

Obszerny artykuł opisujący wypadek „Polonusa” na Antarktydzie i przebieg akcji ratowniczej opublikowaliśmy w lutowym wydaniu „Wiatru”. Po tym materiale Piotr Mikołajewski, armator jachtu, poprosił nas, byśmy uzupełnili relację o wątki związane z ubezpieczeniem jednostki i ekspresową wypłatą odszkodowania przez Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta SA.

Dzień przed wigilią Bożego Narodzenia „Polonus” osiadł na skałach w pobliżu stacji Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego. Armator niezwłocznie powiadomił o zdarzeniu Polski Rejestr Statków, Urząd Morski w Szczecinie oraz ubezpieczyciela, czyli Biuro Underwritingu Ryzyk Morskich firmy Warta. Sprawa natychmiast trafiła do Centrum Likwidacji Szkód Morskich w Departamencie Likwidacji Szkód Korporacyjnych Warty. Tuż po świętach, 27 grudnia, wysłano do Warty maila z krótkim opisem wypadku. Pracownicy centrum rozpoczęli ocenę sytuacji i potencjalnych sposobów na uratowanie „Polonusa”. Wynajęli też prawnika w Argentynie. Miał on między innymi sprawdzić wzór umowy na przeprowadzenie akcji ściągania jachtu, który przedstawili wojskowi z argentyńskiej marynarki dowodzącej statkiem patrolowym „ARA Castillo”. – Pismo okazało się standardową umową, bez pułapek, więc mogliśmy zabrać się do pracy i zaplanować powrót załogi do kraju – mówi Piotr Mikołajewski.

Armator wylądował w Berlinie 16 stycznia i natychmiast udał się do Szczecina na krótkie spotkania z inspektorem PRS i urzędnikiem UM w Szczecinie. Pierwsze spotkanie z przedstawicielami Warty odbyło się w Gdyni 22 stycznia. – Złożyłem oświadczenie o wypadku, przedstawiłem zdjęcia i film, a także dokumenty załogi przebywającej na pokładzie w chwili awarii jednostki – mówi Piotr Mikołajewski. – Jednocześnie rozpoczęła się procedura oceny wartości „Polonusa”. Ekspert wynajęty przez Wartę otrzymał ode mnie dokumenty potwierdzające wydatki poniesione na kosztowne wyposażenie jachtu oraz remonty. Potwierdzały one między innymi wymianę całego olinowania, remont instalacji elektrycznej, zakup rollera, nowych akumulatorów oraz generatora wiatrowego. Dzień później, 29 stycznia, czyli 12 dni po moim powrocie do kraju, podpisałem protokół, w którym Warta uznała szkodę całkowitą i zadeklarowała wypłatę pełnego odszkodowania. Tydzień później pieniądze miałem już na koncie. Co ważnie, całą procedurę przeprowadzono nie tylko szybko i profesjonalnie, ale także w życzliwej i pełnej zrozumienia atmosferze.

Piotr Mikołajewski ubezpieczał „Polonusa” w Warcie przez 14 lat. Wypadek na Antarktydzie nie był pierwszą uznaną szkodą – w 2004 roku nieuważny kapitan uszkodził jednostkę na mieliźnie w pobliżu szwedzkiego Malmö. Wówczas „Polonus” przeszedł generalny remont i powrócił na kolejną dekadę do oceanicznej służby.

Warta jest liderem na rynku ubezpieczeń morskich – oferuje je w kraju i za granicą już od ponad pół wieku. Ochrania handlowe statki oceaniczne, wielkie tankowce, kutry rybackie, platformy wiertnicze, ubezpiecza budowy i remonty statków, oferuje także polisy OC stoczniom okrętowym. Firma ma profesjonalny zespół (30 osób), wyspecjalizowany w ubezpieczeniach i obsłudze szkód morskich, złożony z pracowników w Warszawie, Gdyni i Szczecinie, a nawet przedstawicielstwo w Londynie. Warta współpracuje z wieloma brokerami zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi, oraz firmami prawniczymi i komisarzami awaryjnymi na wszystkich kontynentach. Armatorzy mniejszych jachtów żaglowych i motorowych mogą je ubezpieczać w tysiącach punktów sprzedaży w całym kraju, choćby przy okazji zakupu ubezpieczeń mieszkań, samochodów czy turystycznych. Pełen pakiet ubezpieczeń morskich i żeglarskich przedstawiono na stronie www.warta.pl – w zakładce „Produkty” należy wybrać hasło „Ubezpieczenia morskie”.

Jacht ściągnięto z kamienistego brzegu w sylwestra.

Polskich żeglarzy wspierała załoga argentyńskiego statku „ARA Castillo”.

FOT. MARCIN GRABIEC (2)

Fakty i mity targów Wiatr i Woda

118 jachtów i łodzi zaprezentowano na targach Wiatr i Woda. Po ubiegłorocznej wizycie na Stadionie Narodowym wystawa znalazła przyjazny brzeg w nowej hali.

Nagrodzone stoisko Parker Poland: Fusion, Mercury, B&G, Simrad, Lowrance, Osculati i łodzie Parker.

Polska premiera: Parker 630 Sport.

Luksus made in Poland: Galeon 305 HTS.

Silniki elektryczne Torqeedo i łodzie Linder.

Nie wszyscy sądzili, że po przeprowadzce na ul. Marsa impreza tak szybko zadomowi się w nowym miejscu. Obawiano się, że w dwóch halach namiotowych dostawionych do głównej hali centrum MT Polska będzie chłodno. To pierwszy mit. Organizatorzy zadbali o ogrzewanie i choć noce były mroźne, rano niektórzy wystawcy czekali na klientów w wiosennych strojach. Nawet miasteczko nurkowe z basenem działało bez przeszkód w hali namiotowej. Sceptycy obawiali się też o frekwencję – sądzili, że warszawiacy, przyzwyczajeni do wystawy w centrum miasta, nie dotrą na drugą stronę Wisły, by zwiedzać żeglarskie targi na granicy Wawra i Rembertowa. Te przewidywania także się nie sprawdziły, wystawę odwiedziło 27 tys. osób. Inni przekonywali, że ulica Marsa to trudno dostępne warszawskie peryferie i spędzimy tam godziny w ulicznych korkach. To kolejny mit. Dojazd nie stwarzał problemów, szczególnie w godzinach otwarcia hal. Dziesięć kilometrów z hotelu na Powiślu pokonywaliśmy w kwadrans. Nawet sobotni pożar mostu Łazienkowskiego, o którym donosiły wszystkie media, nie zakłócił targowej niedzieli – tego dnia sprawnie dotarliśmy na ul. Marsa przez Czerniaków i most Siekierkowski. Także z miejscami parkingowymi nie było kłopotów. Na dużym podziemnym parkingu (choć nie tanim – 5 zł za godzinę) zawsze można było znaleźć miejsce.

A gdy już targowi goście przekraczali progi hal, mogli rozpocząć kilkugodzinną niezwykłą podróż w klimacie sportów wodnych. Pięknie się prezentowały luksusowe jachty motorowe i houseboaty. Łodzie żaglowe były w mniejszości, ale za to pokazano kilka interesujących nowych konstrukcji (także takich na mniej zasobną kieszeń). Nie zabrakło firm czarterowych, agencji ubezpieczeniowych, producentów i importerów odzieży, dostawców farb do łodzi oraz elektroniki i osprzętu jachtowego. Bogata była oferta silników. Na przykład na stoisku Suzuki Motor Poland zadebiutował nowy silnik Suzuki DF200, pierwszy na świecie z rozruchem bezkluczykowym. DF200 ma doskonałe osiągi i mnóstwo zaawansowanych funkcji. Silnik wyposażono w wodoodporny i pływający pilot, który przesyła kod dostępu do układu rozruchu. Gdy znajduje się nie dalej niż metr od jednostki centralnej, sternik może uruchomić silnik.

Pokaźną powierzchnię zajmowała branża kajakowa. Stoisko miał także Steve Allen,

FOT. MAGAZYN „WIATR" (9)

znany australijski windsurfer od lat mieszkający w Polsce, uczestnik programu „Taniec z gwiazdami”. Steve promował w Warszawie deski SUP – to coraz popularniejszy sport na polskich akwenach. Uwagę zwracał też bogaty program targów (chyba najciekawszy od lat). Sporo działo się zarówno w salach konferencyjnych, jak i na targowej scenie. Przy różnych okazjach mogliśmy spotkać znanych żeglarzy, podróżników i dziennikarzy: Mateusza Kusznierewicza, Przemysława Miarczyńskiego, Krzysztofa Baranowskiego, Zbigniewa Gutkowskiego, Jarosława Kaczorowskiego, Krystiana Szypkę, Radka Kowalczyka, Olka Dobę, Kubę Strzyczkowskiego z radiowej Trójki, Pawła Pochwałę z TVP czy słynnego francuskiego konstruktora Jean Marie Finota, który ze sceny w pasjonujący sposób opowiadał o trendach w projektowaniu jachtów. Jedynie część gastronomiczna targów kulała – jeśli apetytu na coś ciepłego nie odebrała kolejka do bufetu, to z pewnością zrobiła to lektura menu.

„Oczywiście jesteśmy świadomi niedociągnięć i słabych punktów” – napisał po targach Tomasz Sałkowski, dyrektor sprzedaży w firmie Murator Expo. „Stawiając hale namiotowe, pogorszyliśmy komfort pracy podczas montażu i demontażu stoisk. Zmniejszyliśmy też liczbę miejsc parkingowych. Zdajemy sobie sprawę, że zaplecze gastronomiczne pozostawiało wiele do życzenia. Mogliśmy je powiększyć, ale kosztem sal konferencyjnych i programu wydarzeń towarzyszących, które co roku cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem gości. Na przyszły rok mamy ciekawe pomysły, część z nich jest naprawdę innowacyjna.”

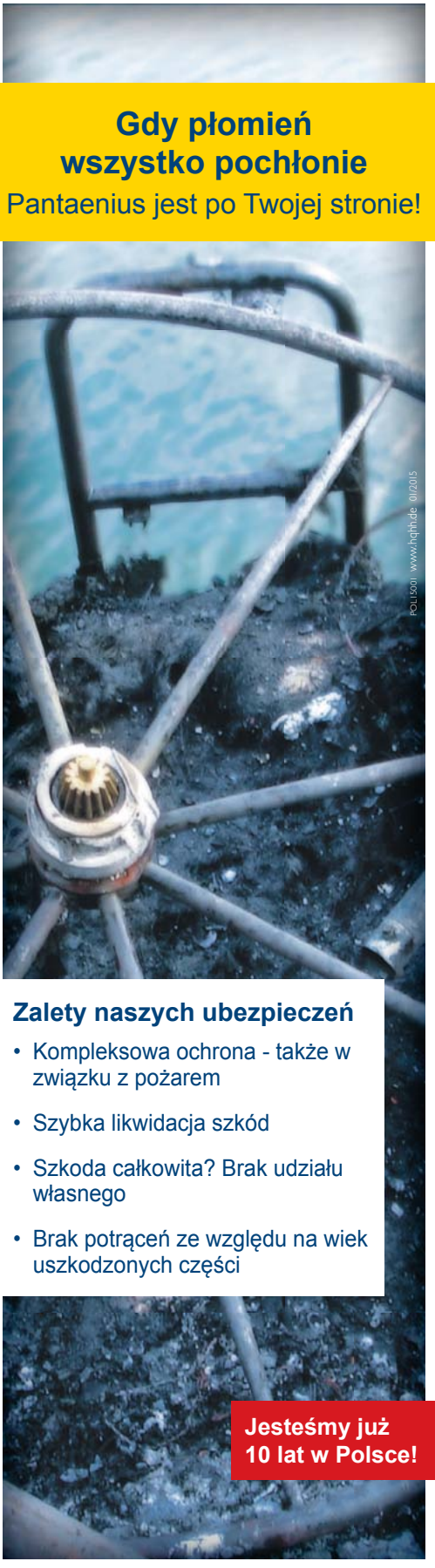
Nagroda za najlepsze stoisko przypadła firmie Parker Poland, która w okazały sposób zaprezentowała sprzęt Fusion (wiodąca marka na rynku marine audio), silniki Mercury, elektronikę B&G, Simrad i Lowrance oraz osprzęt pokładowy Osculati. A także flotę łodzi motorowych z nowym modelem Parker 630 Sport, o którym obszernie pisaliśmy w lutowym wydaniu „Wiatru”. To elegancki i szybki jacht typu center console z dwuosobową otwartą sterówką w środkowej części pokładu.

Stocznia Delphia Yachts świętowała na targach 25. urodziny. W piątkowy wieczór obszerny kokpit łodzi Nautika 1100 S zamieniono na scenę dla muzycznego duetu. Zebrani uczcili rocznicę oleckiej firmy lampką szampana. Scenerię uroczystości tworzyły cztery jachty. Oprócz ośmioosobowej Nautiki 1100 S, która w tym sezonie dołączy do morskiej floty czarterowej przy kei Delphia Marina w Górkach Zachodnich, zobaczyliśmy Nautikę 830 S oraz dwa jachty żaglowe: Delphię 33 MC oraz Philę 900 oferowaną za 125 tys. zł netto.

Firma Balt Yacht prezentowała znany i ceniony houseboat z kadłubem półślizgowym Balt 818 Tytan. Uwagę zwiedzających przyciągał też luksusowy jacht motorowy Cormate, wyjątkowo piękna limuzyna produkowana dla norweskiej firmy. Na stoisku stoczni Galeon królował wielki jacht motorowy Galeon 420. Z okazji targów firma postanowiła wzmocnić polską walutę i w swych ofertach dla klientów przeliczała euro po 3,99 zł (kurs obowiązywał przy zakupie łodzi z linii Galia).

Stocznia Northman z Węgorzewa pokazała jacht typu Maxus 26 w wersji kilowej. ▷

Dla niego i dla niej – moda i jakość Henri Lloyd od stóp do głów.



Phila 900 – jacht czarterowy roku 2014 za 125 tys. zł netto.

To ciekawa propozycja dla osób poszukujących małej jednostki na morze za 150 tys. zł netto (wersja mieczowo-balastowa kosztuje 89 tys. zł netto). Model prezentowany na targach miał stacjonarny silnik, zanurzenie 170 cm, jasne wnętrze, niewielką kabinę dziobową ze składanymi na pół drzwiami, obszerną otwartą hundkoję usytuowaną poprzecznie do osi jachtu, stolik nawigacyjny, kuchenkę na kardanie, lodówkę, zlew oraz rozkładany stół w mesie. W kabinie, w pobliżu zejściówki, wysokość wynosi 180 cm. Maxus 26 może mieć także miecz obrotowy, szybrowy (dla osób ceniących sprawną żeglugę regatową) albo popularny we Francji system twin keel umożliwiający osiadanie łodzi na plażach podczas odpływów. Armator może zamontować silnik zaburtowy na pantografie lub w studzience, bądź zlecić montaż silnika stacjonarnego. Od listopadowego debiutu Maxusa 26 stocznia Northman przyjęła zamówienia na 50 różnych egzemplarzy tego modelu, głównie z Niemiec, Szwecji, Dani i Francji. Na warszawskich targach zaprezentowano także „Króla Mazur" – Maxusa 33.1 RS Exclusive oraz łódź motorową Courier 970.

Elektronika marki Raymarine na okazałym stoisku firmy Eljacht.

Ciekawy jacht żaglowy debiutował na stoisku firmy Antila Yachts – Antila 33 (cena: 210 tys. zł netto). To mieczowo-balastowa jednostka nawet dla 10 osób. Ma dwa koła sterowe, szeroką zejściówkę, wysokie wnętrze, dwie zamykane kabiny rufowe, długie koje burtowe oraz dziobówkę, do której prowadzą szerokie dwuskrzydłowe drzwi. Wygląda na to, że na Mazurach rozpoczęła się rywalizacja żaglowych krążowników, czyli jachtów o długości 33 stóp (10 metrów).

Zupełnie inny pomysł na żeglugę proponowała firma Atsea prezentująca łódź Elan E1 (27 tys. euro netto). To sportowo-turystyczna jednostka z unoszonym kilem i niewielką kabiną. E1 może być jachtem regatowym lub turystyczną łodzią do weekendowej żeglugi przybrzeżnej. A jeśli ktoś szukał pomysłu na wyścigi bez kompromisów, mógł zwiedzić nowy jacht oceaniczny klasy Mini zaprojektowany przez francuskiego konstruktora Etienne'a Bertranda, a zbudowany z nowoczesnych materiałów w stoczni Kłobuk Yacht Krzysztofa Kołakowskiego z Ostródy. Ten oceaniczny bolid kosztuje około 35 tys. euro (bez elektroniki, żagli i silnika). Wodowanie i bałtyckie testy zaplanowano na wiosnę. Krzysztof Kołakowski zapowiedział udział jachtu w regatach „Poloneza" oraz w Bitwie o Gotland.

Kolejne targi Wiatr i Woda odbędą się latem w gdyńskiej marinie (od 30 lipca do 2 sierpnia). Natomiast na przyszłoroczną warszawską wystawę firma Murator Expo zaprasza w lutym ponownie do hali przy ul. Marsa.

Krzysztof Olejnik

Z Mazur na morze, czyli jacht typu Maxus 26 w wersji kilowej.

Jacht klasy Mini zbudowany w Ostródzie.

Przemek Miarczyński już się przymierza do swojego nowego modelu Marco Polo Activity. Oto kompaktowe auto kempingowe marki Mercedes-Benz.

Miarczyński odpływa w mercedesie

Na targach Wiatr i Woda zadebiutowały nowe kompaktowe samochody kempingowe marki Mercedes-Benz: Marco Polo i Marco Polo Activity (wersja bez zabudowy kuchennej, z dodatkowym miejscem sypialnym). Oba przyciągnęły na stoisko firmy znanych żeglarzy, aktorów, przedstawicieli mediów, a także gości zwiedzających targi. Mateusz Kusznierewicz chwalił komfort nowych modeli, spotykany zwykle tylko w limuzynach wyższej klasy. Natomiast Przemysław Miarczyński, ambasador marki, brązowy medalista olimpijski z Londynu, rozsiadł się wygodnie za kierownicą, a nawet wypróbował pozycję leżącą na rozłożonych tylnych fotelach. Wkrótce Przemek przesiądzie się do nowego Marco Polo Activity i będzie nim podróżował na regaty i rodzinne wyjazdy.

Marco Polo może być drugim domem. Wyposażenie kempingowe powstało przy współpracy Mercedesa z firmą Westfalia. Samochód ma obrotowe fotele kierowcy i pasażera, szafkę na ubrania, schowek pod siedziskiem, aneks kuchenny z lodówką, zlewem i dwupalnikową kuchenką oraz rozkładany przesuwany stolik (mocowany do ciągu kuchennego). Zadbano też o zbiorniki na wodę i na ścieki. Czyli możemy się poczuć jak w kabinie luksusowego jachtu. Do ciekawych elementów wyposażenia dodatkowego należą między innymi system multimedialny z przeglądarką internetową i wysokiej jakości wizualizacją map 3D, dodatkowe ogrzewanie powietrzem z zegarem sterującym, otwierana tylna szyba, nastrojowe oświetlenie, markiza wysuwana nad przesuwanymi drzwiami czy pojedynczy fotel w drugim rzędzie, który umożliwi zabranie na pokład piątej osoby.

Wysokość wnętrza, przy otwartym dachu i uniesionym łóżku, wynosi 2,35 m. Po rozłożeniu foteli i podniesieniu dachu w aucie mogą wygodnie przenocować cztery osoby – dwie na parterze i dwie na piętrze w eleganckim dachowym namiocie (długość łóżka: 205 cm, obciążenie: do 160 kg). Dolna kanapa rozkładana jest elektrycznie, jednocześnie wypuszczane jest powietrze z pneumatycznych segmentów bocznych oparć i siedzisk, które podczas jazdy stanowią wygodne podparcia.

Do wyboru mamy czterocylindrowe silniki wysokoprężne o trzech klasach mocy, charakteryzujące się dynamicznymi osiągami i ekonomicznym zużyciem paliwa: 200 CDI o mocy 100 kW (136 KM), 220 CDI o mocy 120 kW (163 KM) i 250 BlueTEC o mocy 140 kW (190 KM). Silniki są jeszcze oszczędniejsze w eksploatacji i emitują jeszcze mniej spalin w połączeniu z pakietem BlueEFFICIENCY. Wariant o mocy 140 kW i maksymalnym momencie obrotowym 440 Nm łączy wydajną radość z jazdy ze zużyciem paliwa silnika 4-cylindrowego i mocą charakterystyczną dla silnika 6-cylindrowego.

Przyciąganie gwiazd – żeglarstwa i motoryzacji.

Przemek Miarczyński za kierownicą sprawdza wygodę nowych foteli.

FOT. MERCEDES-BENZ POLSKA (3)

FOT. TOMASZ ŁOPATA / SELMAEXPEDITIONS.COM

Część załogi wspięła się na aktywny wulkan Erebus.

FOT. KRZYSZTOF JASICA / SELMAEXPEDITIONS.COM

Lodowy sztorm wdziera się na pokład na Morzu Rossa.

Polskie jachty na krańcu świata

Jacht „Selma Expeditions" dotarł 12 lutego do południowej ściany lodowej Zatoki Wielorybów, ustanawiając rekord w żegludze na południe.

Gdy „Selma" wpłynęła w sześćdziesiątki, temperatura odczuwalna spadła do minus 7 stopni Celsjusza. Wiało do 35 węzłów, pojawiły się deszcze oraz mgły i mocno wzrosła wilgotność. Gdy zapadał zmrok, załoga często stawała w dryf na 2, 3 godziny. Mimo takich przestojów pokonywała nawet 180 mil na dobę. W sterówce temperatura spadła do dwóch stopni i ekipa co chwilę wkładała na siebie kolejne warstwy odzieży. W pobliżu jachtu pojawiły się pierwsze growlery, a później spore góry lodowe. Do brzegów Antarktydy było jeszcze 200 mil.

Kolejnej styczniowej nocy „Selma" wpłynęła w pak lodowy. Załoga straciła jedną z czterech aluminiowych tyczek do odpychania się od brył lodu, po czym włączyła silnik i wycofała się z tego miejsca. Następnej nocy znów stanęli w dryfie. Pokład, całe olinowanie oraz żagle pokryła warstwa lodu, która na wantach miała prawie centymetr. Na dodatek zaczął padać zacinający śnieg. Aura utrudniała lawirowanie między górami lodowymi. „Selma" rozpoczęła żeglugę na wschód w poszukiwaniu przejścia w paku lodowym. Pod pokładem książki, obróbka fotografii, leniwe rozmowy, a kambuz wydawał witaminy i jabłka na deser. 28 stycznia na liczniku „Selma" miała już 2 tys. mil (licząc od portu Hobart). Przez ten czas żeglarze nie widzieli żadnej innej jednostki pływającej ani nawet samolotu na niebie. Zjedli ostatnie kromki chleba z Tasmanii – 40 bochenków poszło w dwa tygodnie (bochenek na 50 mil).

Na pokładzie rosło napięcie przed wejściem za 70 równoleżnik. W sterówce skupienie i ciągła analiza zdjęć satelitarnych oraz map lodowych. Przywiało z południa, więc sternicy ubrali kominiarki i gogle narciarskie. Zaczęły się ciasne manewry i slalom między bryłami lodu. W tym czasie do załogi dotarła wiadomość, że polski jacht „Katharsis II", który gonił „Selmę", nie rezygnując z używania silnika (załoga „Selmy" postanowiła dostać się na Morze Rossa wyłącznie na żaglach), przebił się przez pak lodowy. „Selma" jednak, spodziewając się sztormu, odeszła nieco na północ. Załoga musiała się uzbroić w cierpliwość. Po kilku dniach nadeszła wiadomość, że „Katharsis II" dotarł do południowego końca Zatoki Wielorybów, bijąc rekord świata.

Po wielu trudnych dniach i godzinach walki z lodem „Selma" osiągnęła swój cel w Zatoce Wielorybów, ustanawiając żeglarski oraz morski rekord świata w żegludze na południe. Z Zatoki Wielorybów popłynęła następnie 450 mil w kierunku aktywnego wulkanu Erebus. Część załogi zdobyła górę wznoszącą się 3800 metrów nad poziomem morza. W środę 25 lutego dotarła informacja o sztormie, który nawiedził okolicę. Temperatura spadała. Załoga przygotowywała się do pospiesznego powrotu i przedarcia się przez pak lodowy na północ. Barierę pokonała 5 marca.

Załoga przedziera się przez lody, używając długich aluminiowych tyczek.

FOT. TOMASZ ŁOPATA / SELMAEXPEDITIONS.COM

„Selma" wypływa z Backdoor Bay.

„Indyk” na Wyspie Świętej Heleny

Jacht „Indykpol”, na którym Tomasz Cichocki żeglował samotnie w okołoziemskim rejsie, po wymianie w RPA uszkodzonego masztu powrócił na ocean i rozpoczął powrotny rejs do Europy.

Po pokonaniu Atlantyku z północy na południe Cichocki przerwał rejs dookoła świata w Port Elizabeth. Zmuszony był zawinąć do RPA w tym samym miejscu, w którym schronił się ponad trzy lata temu podczas pierwszej próby opłynięcia Ziemi w samotnym rejsie non stop (wówczas dokończył wyprawę, okrążając świat w 312 dni). Tym razem maszt jachtu „Indykpol” (Delphia 47) powyginał się w czasie wyjątkowo silnego sztormu i dalsza żegluga była niemożliwa.

Tomasz Cichocki wylądował w Warszawie 2 grudnia 2014 roku. Przez kilka kolejnych tygodni organizowano transport nowego masztu do Afryki. Dzięki dobrej współpracy stoczni Delphia Yachts z marką Seldén producent dość szybko przygotował nowy maszt – wykonany z grubszego profilu. Do RPA podróżował statkiem z Göteborga.

Po niezbędnych naprawach jacht wyruszył w załogowy etapowy rejs przez Atlantyk. Jednostką dowodzi Wojciech Kot, współwłaściciel stoczni Delphia Yachts. W załodze żeglują Henryk Sołtanowicz, Jerzy Krasowski oraz oczywiście Tomasz Cichocki. Pierwszy etap wiódł do Kapsztadu. Po zaprowiantowaniu jachtu załoga wyruszyła w daleką drogę (1700 mil) na wulkaniczną Wyspę Świętej Heleny, miejsce zesłania cesarza Napoleona. Po sześciu dniach na morzu „Cichy” żartobliwie (czyli w swoim stylu) pisał na Facebooku: „Powoli się docieramy i nabieramy do siebie zaufania. Choć objawia się ono różnie. Dla przykładu: kiedy staję za sterem, kapitan odruchowo chwyta Biblię i szuka w niej potwierdzenia, że podróż tę skończy w niebie. Heniek dla odmiany ślęczy w tym czasie przed ploterem i nerwowo oblicza odległość do najbliższego lądu. Nie przekonują go moje tłumaczenia, że to całkiem blisko, bo niewiele ponad cztery kilometry... tyle że w dół”.

Tomasz Cichocki wraca na linię startu.

Dziewiątego dnia pękł fał genakera i to w środku masztu. „Kilka razy wciągałem się na tym fale na maszt, więc ciarki mnie przeszły” – napisał „Cichy”. Usterkę udało się naprawić po wielu godzinach pracy, ale kilka dni później zdarzyła się kolejna awaria – podarł się duży genaker. „Był dość silny wiatr, około 25 węzłów. Do tego wysoka fala, do pięciu metrów. Jacht, zjeżdżając z jednej z nich, mocno wyostrzył, a wracając na kurs dostał ostry poryw i genaker po prosto wystrzelił jak mydlana bańka” – relacjonował Tomek Cichocki. 25 lutego „Cichy” zanotował: „Obojętnie jak by to zabrzmiało, o 8.00 weszliśmy na Helenę. Święta Helena nie zmieniła się zbytnio od czasów Napoleona. Nieco ponad cztery tysiące mieszkańców. Brak lotniska i jeden statek dostawczy w tygodniu. Do kontynentu 3 tys. kilometrów. W sklepach jedynie podstawowe produkty. Nic dziwnego, że Napoleon Bonaparte wyzionął tu ducha. Jak na mój gust – z nudów”.

FOT. KAPITANCICHOCKI.PL

Mazury zamieniamy w szambo

Michał Szafrański: „Jeziora traktujemy jak ściek. Nikt mnie nie namówi na kąpiel na głównym mazurskim szlaku".

Houseboaty mogą pomieścić tonę lub nawet półtorej tony nieczystości. Fot. Marek Słodownik

Michał Szafrański, przedsiębiorca czarterowy, producent łodzi, a także dealer stoczni Delphia Yachts, wystosował pismo do mazurskich samorządów, zwracając uwagę na problem zrzutu ścieków do jezior z jednostek pływających. „Odsysarki zainstalowane w Giżycku i Wilkasach nie dają żadnego pozytywnego efektu. Nieczystości z łodzi posiadających zbiorniki na fekalia prawie w całości zrzucane są do jezior" – napisał. Podczas warszawskich targów Wiatr i Woda poprosiliśmy Michała Szafrańskiego o rozmowę. Czy sytuacja rzeczywiście jest dramatyczna?

Kamila Ostrowska: Dlaczego zainteresował się pan zanieczyszczeniem mazurskich jezior?

Michał Szafrański: Produkujemy coraz więcej dużych łodzi na Mazury. Wszystkie mają zbiorniki na fekalia, ponieważ tego wymagają unijne przepisy. Poza tym coraz większą popularność zdobywają houseboaty. Razem z modą na te łodzie przyszła moda na unikanie portowych toalet czy wycieczek na stronę i cywilizowane załatwianie się na jachcie. Trudno się temu dziwić, bo przecież te jednostki mają być domami na wodzie. W trakcie żeglugi zbiorniki są napełniane, a później opróżniane – niestety często bezpośrednio do jeziora. Nie przeraża mnie to, co obserwuję dziś, ale to, co się stanie z Mazurami za kilka lat. Choć przyznam szczerze, że już teraz nikt mnie nie namówi na kąpiel w jeziorze na głównym mazurskim szlaku.

Michał Szafrański na targach Wiatr i Woda. Fot. Bartosz Modelski

Houseboaty stają się głównym elementem mazurskiego krajobrazu?

Jest ich sporo i wciąż rośnie zapotrzebowanie na takie jednostki. Sądzę, że za kilka lat będzie to główna gałąź produkcji wielu stoczni.

Jak duże są zbiorniki na fekalia w barce lub w jachcie typu houseboat?

Mogą pomieścić tonę lub nawet półtorej tony nieczystości. Z takim zbiornikiem barka może pływać bez opróżniania nawet miesiąc. Na początku sprzedawaliśmy 10 jednostek rocznie. Teraz sprzedajemy 60. Gdy pomnożymy pojemność zbiorników przez liczbę dni w sezonie, to wyobraźnia zaczyna działać. Dom na wodzie produkuje tyle ścieków, ile 25 jachtów. Należy więc bić na alarm i coś z tym zrobić, bo za 10 lat będzie za późno.

Ale przecież powstają miejsca, w których można oddawać nieczystości z jachtów.

Na Mazurach mamy zaledwie kilka portów z odsysarkami. Odpowiednia infrastruktura znajduje się w Giżycku, Wilkasach, Mikołajkach, Rydzewie i Bogaczewie. Na budowę tych urządzeń pozyskano unijne dotacje. Ekomariny otwierano z pompą, a urzędnicy chętnie wypinali piersi do orderów. Niestety te urządzenia nie spełniają swojej funkcji. Na przykład pompa w Wilkasach jeszcze nigdy nie została użyta, bo ustawiono ją w miejscu, do którego żadna jednostka ze zbiornikiem nie może podpłynąć. Po prostu jest za płytko. Problemem jest także złe umiejscowienie odsysarek. Wyobraźmy sobie taką sytuację: turyści siedzą w marinie, piją kawę, jedzą kolację w tawernie, a tu nagle podpływa łódź, by odessać fekalia. Takie sytuacje mogłyby zniszczyć cały turystyczny biznes kwitnący wokół portów. Dlatego nawet te osoby, które początkowo popierały odsysanie nieczystości, teraz się z tego wycofują. Wielu właścicieli przystani nawet zabroniło wjazdu szambowozami do portów.

Jak rozwiązać ten problem?

Odsysarki należy lokować w ustronnych miejscach, a nie kilka metrów od tarasu tawerny czy głównej kei. Poza tym korzy-

stanie z tych urządzeń powinno być bezpłatne. Powinniśmy zachęcać żeglarzy do odsysania nieczystości. Nieźle radzą sobie z tym problemem na Jezioraku. Tam właściciele kilku przystani uzgodnili wspólny front i doprowadzili do tego, że miasto zaadoptowało statek na pływającą odsysarkę. Ma wysięgnik i może obsłużyć jachty w dowolnym miejscu na wodzie. Przy okazji można także oddać śmieci.

Można przenieść ten pomysł na Mazury?

Na Mazurach powinny pływać przynajmniej cztery takie łodzie. Dwie na północy i dwie na południu. Można by ustalić harmonogram odbioru nieczystości, podając daty, godziny i miejsca pracy tych jednostek. Trzeba by zachęcać załogi do bezpłatnego korzystania z odsysarek. Statek mógłby też oferować dodatkowe usługi, na przykład wypłatę gotówki, zakup napojów, czasopism czy środków czystości. Na Mazurach jest kilkanaście gmin. Ich władze powinny się porozumieć w tej sprawie i zacząć działać. Powinny wspólnie ufundować taki statek lub postarać się o dotację. Wykonanie takiej jednostki jest bardzo proste. Wierzę, że żeglarze i motorowodniacy szybko by się przekonali do nowego zwyczaju. Tak samo jak przyzwyczaili się do toalet chemicznych, które można opróżnić w każdej przystani. Uważam, że należy też pomyśleć o zbieraniu tzw. szarej wody, czyli tej ze zlewów, umywalek i pryszniców. Tu nie ma co prawda fekaliów, ale są detergenty i tłuszcze. Na Jeziorze Bodeńskim, leżącym na pograniczu Niemiec, Austrii i Szwajcarii, żadna łódka nie zostanie dopuszczona do żeglugi, nie zostanie nawet zarejestrowana, jeśli nie ma zaplombowanych odpływów wody czarnej i szarej. A u nas jest partyzantka.

Ale przecież jest zakaz spuszczania ścieków do wody.

Oczywiście, takie działania są zabronione. Ale nie ma narzędzi do egzekwowania przepisów. Musiałby załogant donieść na załoganta. Co więcej, wielu pracowników firm czarterowych instruuje klientów, jak opróżnić zbiornik, by nikt nie widział. Mówią na przykład, że najlepiej zrobić zrzut, płynąc powoli wzdłuż trzcin.

Na jachtach instalowane są tzw. zawory trójdzielne, dzięki którym użytkownik może zbierać nieczystości do zbiornika albo od razu zrzucać je do jeziora. Chcielibyśmy budować łódki z instalacjami, które nie pozwalają zrzucać ścieków do wody, ale obawiam się, że nie znajdowałyby nabywców. Być może sprawa wyglądałaby inaczej, gdyby przepisy nie dopuszczały do żeglugi jachtów z zaworem trójdzielnym. Na razie rejestrowane są nawet jednostki bez zbiorników, z morską toaletą odprowadzającą nieczystości bezpośrednio do wody.

Jaka instytucja zajmuje się badaniem czystości wód na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich?

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie. Ma on oddział w Giżycku. Pracownik inspektoratu powiedział mi, bym przestał się zajmować tym tematem, bo oni zbadali wodę i uznali, że nie ma problemu. Urzędnicy nie rozumieją jednak, że na razie zbiorniki w jachtach są małe, a za chwilę po Mazurach zaczną pływać jednostki z wielkimi szambami.

Jakie kroki pan podjął?

Napisałem list otwarty do samorządów, bo natrafiłem na dokument zatytułowany „Wielkie Jeziora Mazurskie – Strategia 2020”, opracowany przez Stowarzyszenie Wielkie Jeziora Mazurskie i zespół Geoprofit, którego założycielem jest burmistrz Mikołajek. Urzędnicy chcą zdobyć fundusze unijne na ekologię. Byłoby dobrze, gdyby przy tej okazji pomyślano o sfinansowaniu mobilnych odsysarek. Wysłałem pisma do wszystkich gmin na Mazurach, ale rzeczowej odpowiedzi na razie nie otrzymałem. Jeśli urzędnik nie jest żeglarzem, nie spędza czasu na wodzie, to nie wie, jak jest skonstruowany jacht. Dlatego łatwo mu uznać, że nie ma tematu. Jako producent i konstruktor znam sprawę doskonale, widuję jachty opuszczające marinę tylko po to, by się pozbyć ścieków. Dlatego już nie pójdę wykąpać się w jeziorze.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

DF2.5 do DF9.9: precyzyjne sterowanie i doskonałe manewrowanie

Silniki zaburtowe Suzuki

Suzuki oferuje szeroką gamę silników zaburtowych do celów wypoczynkowych, sportowych i komercyjnych. W naszej ofercie są silniki, które będą pasowały do wszystkich zastosowań, począwszy od lekkiego, przenośnego DF2.5 aż do potężnego DF300AP V6.

SUZUKI

Way of Life!

NOWOŚĆ

DF2.5L z długą kolumną specjalnie dla żeglarzy

DF6

DF15A

DF30A

DF60AV silnik uciągowy

DF115A

DF150TG sterowanie manetką elektroniczną SPC

NOWOŚĆ

DF200AP bezkluczykowy system rozruchu

DF300AP

Informacja o dealerach: www.marine.suzuki.pl

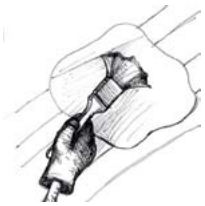
LEAN BURN

Przygody ze skrzynią bosmana

Czy chcemy, czy nie – żeglowanie to nie tylko przygody, lecz także dziury w burtach, naprawy i remonty. Wyruszając na eskapadę nową antilą, delphią czy trochę starszym pegazem, nie zapomnijmy wyposażyć skrzynki bosmana. Poza narzędziami niech znajdą się w niej niezbędne materiały przydatne do napraw, szekle, śruby i preparaty do utrzymania czystości.

Przygoda pierwsza

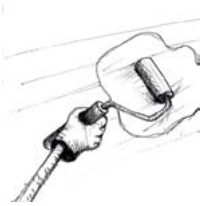
Płynąc rankiem na Seksty, pokonujemy wzburzone wody Śniardw. Wiatr południowy, spora fala i wtedy Neptun posyła naszą lewą burtę na kamienie wyspy Czarci Ostrów. Ostatkiem sił wypompowujemy wodę z zenzy. Na szczęście znajdujemy schronienie na Szerokim Ostrowie. Potargana burta, dziury i rysy są takie wielkie, że prawie można wystawić przez nie głowę. Nasz niezastąpiony bosman sięga do swojej skrzynki. Wyciąga dłuto, papier ścierny, narzędzia i magiczny zestaw naprawczy. Rozpoczyna szybką naprawę. Ostrym dłutem usuwa wszystkie luźne strzępki zniszczonego laminatu. Papierem ściernym dokładnie zeszlifowuje uszkodzenia, tworząc na powierzchni delikatny skos. Skos jest niezbędny, by łata mogła trzymać się pewnie na powierzchni burty. Całość czyści z kurzu i zabrudzeń, używając specjalnego cleanera – zmywacza zanieczyszczeń od Sea-Line. Teraz czas na najważniejsze: żywice epoksydową i tkaninę. Odmierza dokładnie proporcje. Na 10 części żywicy epoksydowej dodaje cztery części utwardzacza. Odmierzanie jest proste, bo zestaw z żywicą Sea-Line ma zamykany kubek z podziałką. Zamalowuje żywicą uszkodzone miejsce i przykłada przygotowane wcześniej kawałki tkaniny szklanej. Każdy kolejny jest większy od poprzedniego. Bardzo dokładnie przesącza je po kolei żywicą. – Musimy wycisnąć z nich całe powietrze – powtarza, układając ostatni kawałek tkaniny. – Nasza łata na burcie oprze się teraz wszystkim kulom armatnim.



Żywica utwardza się siedem godzin i możemy w końcu odbić od brzegu. Bosman jak zawsze siedzi na decku i ćmi starą fajkę. Patrząc czujnym okiem na napięte wanty, raz po raz spogląda na zbliżającą się śluzę Karwik. Za nią czekają przyjazne porty Piszu, gdzie można dokończyć naprawę. Przed oczami ma szpachlówki epoksydowe, podkłady i farby. Trzymając w ręku poradnik „Krok po kroku Sea-Line", układa w głowie plan prac.

Przygoda druga

Jesteśmy w Sztynorcie. Załoga cumującego obok nas starego oriona po nieudanym manewrze niczym Jack Sparrow czmycha z portu. Na naszej pięknej białej burcie zostawiają jednak pamiątkę – rysy i zadrapania do złudzenia przypominają blizny kapitana Hooka. Użyjmy zestawu Sea-Line do naprawy żelkotu – proponuje kapitan. Ale w porę do akcji wkracza bosman, który puszczając kółka dymu z fajki, mówi: – Zestawem do naprawy żelkotu możemy wypełnić drobne rysy. Jeżeli nałożymy go zbyt dużo, może spłynąć z pionowej powierzchni burty. Dlatego tu na ratunek przyjdzie szpachlówka żelkotowa Sea-Line, która uszkodzenia żelkotu wypełnia nawet do głębokości dwóch minimetrów i nie spływa z powierzchni pionowych.



Bosman otwiera magiczną skrzynkę. Bierze papier ścierny, dłuto i wszystkie niezbędne narzędzia. Dłutem poszerza drobniejsze rysy, po chwili oszlifowuje je, by zwiększyć przyczepność. Myje całość zmywaczem. Miesza dokładnie szpachlówkę żelkotową w puszce. Odmierza sporą jej porcję. – Trzeba ją nałożyć na uszkodzenia z naddatkiem – mówi. – Gdybym wypełnił rysy równo z powierzchnią, po kilku dniach musiałbym wykonać naprawę jeszcze raz. W wyniku skurczów typowych dla wyrobów poliestrowych powstałyby zagłębienia w miejscach wypełnienia.

Po niespełna godzinie możemy już ruszyć w stronę Węgorzewa, by odszukać zaginione skarby Węgorapy. Bosman jednak jeszcze przez cały tydzień chodzi z kwaśną miną, około siedmiu dni trwa pełne utwardzenie wyrobów z poliestru, więc tak długo musi czekać, by oszlifować i wypolerować miejsce naprawy.

Przygoda trzecia

Dostajemy zadanie: zanim dopłyniemy do giżyckiego Almaturu, okręt ma lśnić. Bosman przygotowuje wiadro z wodą dla załogi, a sam zabiera się do polerowania. Ze skrzynki wyjmuje pastę polerską S1 i niewielką ilością usuwa rysy z pleksi sztorcklapy. Później przegląda wszystkie luki i okna wykonane z poliwęglanu. Gdy kończy, nie mają nawet najdrobniejszej ryski. Następnie, na zmianę używając pasty polerskiej S0 i S1, usuwa ostatnie rysy z burty. W tym czasie załoga kończy klarowanie lin. Jeszcze tylko mleczko polerskie S2 pomaga zamienić każdy kawałek laminatu niemal w lustro i jesteśmy gotowi.

Wyruszając na poszukiwania kolejnej przygody do Rynu, Okartowa lub Ogonek, sprawdźcie przed sezonem zawartość własnej lub czarterowanej skrzynki bosmańskiej. Nie składajcie wszystkiego w ręce Neptuna i płyńcie bezpiecznie.

Zestaw do naprawy żelkotu.

Płyn, mleczko i pasta do polerowania.

Pasta polerska.

Epoksydowy zestaw reperacyjny.

Szczecińskie Wały Chrobrego – idealna sceneria dla pięknych żaglowców. Fot. UM Szczecin

Powrót wielkich żaglowców

Najpiękniejsze żaglowce i jachty z całego świata w czerwcu znów zawiną pod Wały Chrobrego. Szczecin, litewska Kłajpeda oraz Sail Training International organizują wspólnie The Baltic Tall Ships Regatta 2015.

Na liczącej ponad 500 km trasie między Kłajpedą a Szczecinem rywalizować będą załogi kilkudziesięciu jednostek. Kłajpeda ugości flotę od 5 do 8 czerwca, następnie żaglowce wyruszą do Szczecina, by od 12 do 15 czerwca uczestniczyć w wielkim finale tegorocznych zmagań w stolicy Pomorza Zachodniego. Szczecin po raz kolejny stanie się nie tylko portem finałowym, ale także domem dla setek marynarzy. Zapowiada się wspaniałe żeglarskie święto. Do nabrzeży przy Wałach Chrobrego i wyspy Łasztownia zacumują jednostki, na których będzie niemal 1300 żeglarzy. Udział w finale zapowiedziały między innymi załogi „Daru Młodzieży", „Fryderyka Chopina", „Generała Zaruskiego", „Kapitana Borcharda", „Brabandera" oraz meksykańskiego żaglowca „Cuauhtémoc". Finał The Baltic Tall Ships Regatta to okazja dla mieszkańców i turystów do spotkań z załogami żaglowców. A także szansa na zobaczenie z bliska jednostek cumujących przy szczecińskich nabrzeżach.

Podczas tego wyjątkowego czerwcowego weekendu nie zabraknie atrakcji. Zaplanowano paradę załóg, koncerty i występy artystyczne, a także rejsy turystyczne po szczecińskim porcie. Wielu z niecierpliwością czeka na jubileuszowy X Zlot Oldtimerów. Do Szczecina wpłynie około 30 wyjątkowych jednostek z Polski i Europy. Mieszkańcy oraz turyści, którzy zdecydują się być w tych dniach przy szczecińskich nabrzeżach, zobaczą między innymi „Anticę", „Baltic Star", „Bryzę H" i „Bonawenturę". To wydarzenie zwieńczone zostanie paradą na Bałtyku, podczas której jednostki rozwiną żagle. Zapraszamy do Szczecina na cztery niezwykłe dni.

Nowa oprawa Bitwy o Gotland

Wokół pucharu stoją samotnicy z Bitwy o Gotland 2014: Krystian Szypka, Maciej Ziemba, Krzysztof Kołakowski, Jacek Zieliński, Radek Kowalczyk, Ryszard Drzymalski i Michał Weselak. Fot. Jan Wątrobiński

Czwarta edycja Wielkiej Żeglarskiej Bitwy o Gotland, najdłuższego bałtyckiego wyścigu samotników, rozpocznie się w tym roku 13 września. Dlaczego zatem piszemy o tym już dziś? Bo impreza staje się coraz ważniejszym wydarzeniem w polskim żeglarstwie, przyciąga skipperów z ambicjami, a także partnerów gwarantujących bitwie wyjątkową oprawę. W tym roku wyścig samotników na trasie o długości 500 mil będzie jednym z ważniejszych wydarzeń wpisanych do programu obchodów 25-lecia stoczni Delphia Yachts. Na trasie pojawią się jachty typu Delphia 37, Delphia 40.3, Delphia 47 oraz Delphia 46cc. Portem regat zostanie przystań Delphia Marina w Górkach Zachodnich – tutaj żeglarze będą się przygotowywać do wyścigu i tutaj będą witani po powrocie. Także tutaj będzie biuro regat, które zajmie się obsługą medialną i zadba o koordynację działań związanych z zapewnieniem uczestnikom bezpieczeństwa.

Bitwa o Gotland to wyścig dla twardzieli (obojga płci) gotowych się zmierzyć z samotną żeglugą po niezwykle trudnym akwenie. W zależności od warunków pogodowych i taktyki obranej przez sterników pokonanie trasy zajmie od trzech do pięciu dni. Dlaczego te regaty są tak trudne?

Po pierwsze – dystans. Regaty samotników to popularna formuła wyścigów żeglarskich. Na świecie jest wiele tego typu wydarzeń. Pod względem długości trasy można je porównać do biegów lekkoatletycznych. Regaty na dystansie do 200 mil są jak sprint – maksymalny wysiłek w stosunkowo krótkim czasie. Regaty oceaniczne to maratony – należy rozsądne gospodarować siłami. Wyścig na trasie o długości około 500 mil to natomiast chyba najbardziej wymagająca formuła samotnej rywalizacji na jachcie żaglowym. Oznacza maksymalny wysiłek od startu do mety, bo nie ma czasu na odrabianie strat po chwilowej dekoncentracji. Ten wysiłek trwa co najmniej trzy doby. Kto myśli o podium, nie może sobie pozwolić na dłuższy odpoczynek.

Po drugie – akwen. Często niedoceniany przez żeglarzy marzących o oceanicznych podbojach. Tymczasem to właśnie Bałtyk jest jednym z najtrudniejszych akwenów dla pełnomorskiego regatowca. Ogromny ruch statków handlowych i rybackich. Często pojawiające się fronty niżowe powodujące gwałtowne i zwykle nieprzewidywalne zmiany pogody. A do tego wręcz irytująca charakterystyka zafalowania. Bałtycki trening może być dobrym sposobem na przygotowanie się do startu w innych wyścigach i żeglugi oceanicznej. Nieprzypadkowo Bitwa o Gotland zaliczana jest do najtrudniejszych wyścigów w Europie.

Wszystko zaczęło się w 2012 roku. Krystian Szypka i Jacek Zieliński rzucili sobie wyzwanie i po raz pierwszy opłynęli Gotlandię, tworząc zalążek Wielkiej Żeglarskiej Bitwy o Gotland. W 2013 roku wyścig miał charakter symboliczny, związany z tragiczną śmiercią Edwarda Zająca. Rok później o przepiękny puchar przechodni (stalowe trofeum w kształcie Gotlandii) walczyło już siedmiu zawodników. W tym sezonie organizatorzy spodziewają się kolejnego rekordu zgłoszeń. Nie to jest jednak najważniejsze, liczy się przede wszystkim zapewnienie zawodnikom bezpieczeństwa. Choć skipperzy nie ponoszą żadnych opłat, organizator zapewnia między innymi tracking satelitarny, jacht asystujący z łącznością satelitarną, monitoring sytuacji meteo przez zespół brzegowy oraz koordynację ewentualnej pomocy medycznej czy akcji ratowniczej. Przed startem jachty będą komisyjnie sprawdzane pod względem zdolności żeglugowej. Więcej informacji o tegorocznej edycji regat na stronie www.bitwaogotland.pl.

Krystian Szypka bije rekord trasy: 2 doby, 14 godzin, 15 minut.

Radek Kowalczyk na jachcie „Sunrise". Fot. Katarzyna Koj (2)

Nasze bałtyckie ARC

Uroki regat SailBook Cup.

SailBook Cup, najdłuższe regaty turystyczne na Bałtyku, które klimatem przypominają nieco słynny atlantycki rajd ARC, rozgrywane są na trasie Sopot – Visby – Sopot. W tym roku załogi wystartują 18 lipca. Pod koniec lutego na liście startowej było już 29 jachtów.

Przed nami piąta edycja imprezy. Do wyścigu zgłoszono między innymi jachty: „Polled 2" (zwycięzca ostatniej edycji w grupie ORC), „Endorphine" (ubiegłoroczny zwycięzca w klasie KWR), „Quick Livener" (mistrz Polski 2013 w KWR), „Fujimo" (jeden z najszybszych 50-stopowych jachtów regatowych w lat 90.), „Copernicus" (uczestnik pierwszych wokółziemskich regat Whitbread 1973), „Pardosa" (pierwszy trimaran w historii SailBook Cup) oraz „Sunrise" (uczestnik atlantyckiego wyścigu OSTAR 2013). Organizatorzy spodziewają się w tym roku ponad czterdziestu jachtów.

SailBook Cup to bałtyckie regaty śladem pionierów polskiego żeglarstwa morskiego. Sześć jachtów wyruszyło z Gdyni do Visby na Gotlandii latem 1934 roku. Były to pierwsze w historii polskie regaty na tak długiej trasie. Wzięli w nich udział najlepsi sternicy, jednym z uczestników był generał Mariusz Zaruski (płynął na jachcie „Temida I"). „Dziwne to były regaty. Bez nagród, pompy, reprezentacji, prezesowskich mów i publiczności. Ot, skromna uroczystość domowa żeglarzy, którzy nie po puchary i żetony, a dla własnej satysfakcji ruszają na bezkrwawe boje" – tak o wydarzeniu pisał dziennikarz „Sportu Wodnego". Organizatorzy SailBook Cup chcą, by ich impreza nawiązywała do pamiętnego wyścigu sprzed 80 lat zarówno pod względem charakteru, jak i trasy. Do regat nie ma wpisowego. Nagrodą główną jest srebrny puchar przechodni z lat trzydziestych ubiegłego wieku.

Regaty będą się odbywać od 18 do 26 lipca. Pierwszy etap kończy się w Visby. Na trasie drugiego (dłuższego) należy najpierw prawą burtą okrążyć wyspę Gotska Sandön, leżącą na północ od Gotlandii, a następnie skierować jacht na południe. Klasyfikacja będzie prowadzona według przeliczników ORC, KWR oraz w klasie open. Kibice mogą śledzić zmagania załóg w internecie dzięki technologii firmy YB Tracking.

W ramach SailBook Cup planowana jest organizacja drugiej edycji konkursu dla młodzieży „Pisz i płyń". W tym roku szansę na wygraną, czyli udział w regatach na pokładzie jednego z jachtów, będzie mieć młodzież z Sopotu. Zgłoszeń do regat można dokonywać do 15 czerwca na stronie www.sailbookcup.pl lub mailem na adres regaty@sailbook.pl.

Dobra zabawa i wspólna turystyczna żegluga to wizytówka regat SailBook Cup. Fot. Kuba Niewiński (2)

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

since 1976

UBEZPIECZENIE JACHTU

PRZY JACHT-CASCO

ubezpieczenie od wszelkiego ryzyka
Ważne: wszystko jest ubezpieczone co nie jest wykluczone w naszych warunkach.

stała suma ubezpieczenia
Stała suma, która jest wypłacona bez jakichkolwiek potrąceń przy szkodzie całkowitej.

szczegóły na stronie internetowej

UBEZPIECZENIE SKIPPERA / CZARTERU

OC SKIPPERA

NNW

UBEZPIECZENIE KAUCJI

UBEZPIECZENIE OD NASTĘPSTW USZKODZEŃ W CZARTERZE

UBEZPIECZENIE OD ANULOWANIA CZARTERU

Mogą Państwo czarterować dowolny jacht, o każdej porze roku, i tak długo, jak chcecie, w dowolnym miejscu na świecie!

szczegóły na stronie internetowej

kontakt i likwidacja szkód po polsku

YACHT-POOL POLSKA
D-85521 Ottobrunn
Schützenstr. 9
tel. 0048 88 48 35 888
faks: 0048 22 398 6069
info@yacht-pool.pl

www.yacht-pool.pl

Tegoroczne regaty Unity Line rozegrane zostaną na trasie Świnoujście – Dziwnów – Świnoujście. Zaplanowano trzy wyścigi. Fot. Tomasz Turczyński / News Press (2)

15 lat regat Unity Line

Zaproszenie na jubileuszową edycję regat Unity Line to okazja, by powspominać minione sezony.

Wszystko zaczęło się w 2001 roku, gdy Paweł Porzycki, prezes Unity Line, zaakceptował współpracę przy organizacji regat morskich. W tamtym sezonie żeglarze wystartowali w dwóch imprezach: Bałtyckich Regatach Samotnych Żeglarzy o Puchar Unity Line oraz w Bałtyckich Regatach o Puchar Promu „Polonia". W wyścigach uczestniczyło 19 jachtów. Wśród samotników zwyciężył Henryk Kałuża na „Harrym", a w regatach załóg wygrywali Tadeusz Kubiak na „Junited", Adam Lisiecki na „Wiśle" i Lech Łucki na „Polusie". Trasa pierwszych regat wiodła ze Świnoujścia do boi na redzie Kołobrzegu i z powrotem. Zakończenie na promie „Polonia", ze znakomitą kuchnią i licznymi nagrodami, było dużym wydarzeniem. Po kilku latach „Polonia" przestała mieścić wszystkich uczestników i zakończenia przeniesiono do Jacht Klubu AZS i portu w Świnoujściu.

W kolejnych sezonach uczestnicy rywalizowali na trasie do Kołobrzegu, na wodach w pobliżu Świnoujścia, dwukrotnie pożeglowali do niemieckiego portu Kröslin na północnym krańcu Piany, ścigali się też w pobliżu Dziwnowa. Regaty szybko zyskiwały popularność wśród żeglarzy. W rekordowym 2010 roku na starcie stanęło 112 jednostek. Od 2006 roku w imprezie uczestniczą także żeglarze z Niemiec – to dzięki staraniom Waldemara Skuzy, polskiego lekarza chirurga pracującego i mieszkającego za zachodnią granicą. Zaczęło się od zgłoszenia jachtu „Manati" z kapitanem Lutzem Bramerem, a po kilku latach na trasie było już ponad 20 jachtów z Niemiec z setką żeglarzy na pokładach. Do dziś regaty Unity Line są najbardziej międzynarodową imprezą ze wszystkich regat organizowanych na naszym wybrzeżu. W kolejnych latach do załóg niemieckich dołączali Duńczycy, Czesi, Rosjanie i Francuzi.

Przez 15 lat nie brakowało sytuacji, które na długo pozostały w pamięci uczestników i organizatorów. Henryk Kałuża podczas jednego z wyścigów ze Świnoujścia do Kołobrzegu został uderzony spinakerbomem w twarz. Widząc cumującego Henia z ranami twarzy, natychmiast zwołano wszystkich żeglarzy medyków. Był ortopeda, chirurg i inni specjaliści. Pod ich opieką Heniu trafił do szpitala, gdzie na szczęście okazało się, że nie ma poważnych obrażeń.

W 2003 roku jacht „Bryza 7000" stracił maszt w silnym wietrze. Będący w pobliżu „Dar Szczecina" pod dowództwem kapitana Marka Frycza wykonał manewr na silniku, przejął hol i odprowadził uszkodzony jacht do Świnoujścia. „Nawigator XXI", który płynął na pomoc „Bryzie 7000", asystował „Darowi Szczecina", a obecni na jego pokładzie dziennikarze mogli zebrać bogaty materiał zdjęciowy, który później obiegł lokalną prasę.

W tym samym roku ekipa Telewizji Polskiej miała rzadką okazję przeprowadzenia relacji z podejmowania na pokład „Nawigatora" załogi jachtu „Zodiac 3", która wezwała pomoc, gdyż obawiała się utraty balastu. Balast wytrzymał, ale ekipa TVP mogła uwiecznić załogantów przechodzących na statek po sztormtrapie.

W regatach Unity Line uczestniczyło wielu znanych oceanicznych żeglarzy. Joanna Pajkowska startowała na jachcie „Mist", a Marta Sziłajtis-Obiegło na „Szamanie S". Szymon Kuczyński testował jacht „Atlantic Puffin", zajmując drugie miejsce w grupie żeglarzy samotnych. W Unity Line rywalizował też Uwe Rottgering, który odbył samotny rejs dookoła świata na „Fanfanie", Edward Zając na swoim „Holly", a także Ralf Pritzkow, niepełnosprawny żeglarz z Niemiec. Mirosław Lewiński uczestniczył na swym „Ulyssesie", na którym później wyruszył w rejs dookoła świata szlakiem Władysława Wagnera.

W 2015 roku przypada także jubileusz 20-lecia działalności promowej Unity Line. Więcej o regatach oraz harmonogram tegorocznej jubileuszowej edycji Unity Line na stronie www.regatyunityline.strefa.pl.

Piotr Stelmarczyk

Regaty Unity Line są najbardziej międzynarodową imprezą regatową na naszym wybrzeżu.

Na Tasmanię przez Wrota Piekieł

Michał Palczyński po 16 miesiącach żeglugi zbliżył się do półmetka rejsu dookoła świata – za nim już Atlantyk, Horn i Pacyfik. Jacht „Crystal" w ostatnich miesiącach żeglował wzdłuż wschodnich wybrzeży Australii, zawinął do Hobart, przez kilka tygodni eksplorował obie wyspy Nowej Zelandii, aż w końcu obrał kurs na Auckland. Przedstawiamy relację Michała Palczyńskiego z opłynięcia Tasmanii.

Wyruszamy z Melbourne na południu Australii. Plan zakłada opłynięcie Tasmanii od zachodu i dotarcie do Hobart. Część zachodnia to najdziksze i najpiękniejsze rejony wyspy. Problemem jest jednak silne falowanie Oceanu Południowego, które sprawia, że niewiele jachtów odwiedza te okolice.

Czekamy na okno pogodowe i ruszamy w stronę Tasmanii. Wąski przesmyk zatoki Port Philip pokazuje kły. Prąd o sile do pięciu węzłów wyciąga nas w kierunku Cieśniny Bassa, jednak napotyka na przeciwne wysokie fale, które piętrzą się i rosną prawie do trzech metrów. Dziób jachtu co chwilę strzela w niebo, by za parę sekund z impetem wbić się w kolejną ścianę wody. Do tego mizerny wiatr, więc jacht prawie nie słucha steru. Raz nawet duży wir obraca nas o 360 stopni. Szaleńcze podskoki trwają pół godziny, ale gdy tylko zostajemy wypluci na szersze wody, wszystko się uspokaja. Jest ciepło, słonecznie, pełnym bejdewindem pędzimy na południe w kierunku King Island i dalej ku zachodnim brzegom Tasmanii.

Płyniemy do oddalonego od Melbourne o 300 mil Macquarie Harbour. To wielka podłużna zatoka o długości 20 mil. Na północy leży miasteczko Strahan, a na południu uchodzi rzeka Gordon, która jest naszym głównym celem. Do zatoki prowadzi wąskie wejście o zachęcająco brzmiącej nazwie Wrota Piekieł. Tę nazwę miejscowi żeglarze nadali mu nieprzypadkowo. Otóż, jak podaje locja, prądy na wejściu są kompletnie nieprzewidywalne i ich siła potrafi dochodzić do 10 węzłów. Zależą od stanu pływu, wahań ciśnienia, opadów i kierunków wiatru z ostatniego tygodnia. W skrajnych wypadkach na płytkim podejściu powstają monstrualne pionowe fale i wejście lub wyjście z zatoki jest wtedy niemożliwe. Przyznam, że po dokładnym zapoznaniu się z potencjalnymi atrakcjami przez chwilę zastanawiałem się, czy nie odpuścić. Jednak chęć zobaczenia dzikiej rzeki Gordon zwyciężа.

Po dwóch dobach szybkiej i momentami wyboistej żeglugi o świcie stajemy przed wrotami. Trafiamy na prąd o sile dwóch węzłów wprowadzający nas do zatoki, dzięki czemu woda jest płaska. Pół dnia spędzamy na odsypianiu zaległości i włóczędze po maleńkim Strahan. Wieczorem rzucamy kotwicę przy ujściu rzeki Gordon. W górę rzeki można płynąć jachtem kilowym aż 18 mil od ujścia.

Widok ze szlaku na Mount Rugby – najdzikszy zakamarek Tasmanii.

Koala, mieszkaniec tasmańskich drzew.

Autor na wycieczce w górę rzeki.

Poranek budzi nas piękną słoneczną pogodą. Odpalamy maszynę i nurkujemy w dość szeroką rzekę (miejscami jak pół Wisły w Warszawie). Brzegi i kilkusetmetrowe pagórki porośnięte są gęstym zimnym lasem deszczowym. Po kilkugodzinnej jeździe w pięknej scenerii i pokonaniu niezliczonej liczby zawijasów docieramy do miejsca opisanego w locji jako Sir John Falls. Jesteśmy jedynymi ludźmi w okolicy. Od razu ruszamy na dłuższy obchód. Po powrocie spotykamy kilkunastoosobową grupę młodzieży wracającą z raftingu na rzece Franklin wpływającej niedaleko do Gordon. Ma ich odebrać miejscowy jacht „Storm Breaker" – rzeczna taksówka. „Storm Breaker" okazuje się 65-stopowym stalowym klocem, z którym musimy się zamienić miejscami, by nie zrobił z nas miazgi przy krótkim pomoście. Wieczorem na obu jachtach rozpoczyna się wspólna impreza, a miejscowy kapitan okazuje się bardzo sympatycznym facetem. Australijczycy odpływają o 6.00 rano, a my nieco później ruszamy pontonem w górę rzeki. Pogoda nie jest już taka bajkowa i oberwanie chmury wisi w powietrzu. Po kwadransie szybkiej żeglugi skręcamy w bardziej dziką rzekę Franklin. Rafting w tym miejscu reklamowany jest jako jeden z najlepszych na świecie. My nie mamy wygórowanych raftingowych ambicji, chcemy jedynie dotrzeć jak najdalej w górę rzeki. Pod wodą kryją się kamienie i posuwamy się ▷

FOT. ARCHIWUM MICHAŁA PALCZYŃSKIEGO (9)

Jacht „Crystal” przy boi w Macquarie Harbour.

Bathurst Channel w południowo-zachodniej Tasmanii.

Na szczycie Mount Rugby.

Diabeł tasmański myje łapki po posiłku.

dość wolno. Miejscami jest za płytko na silnik, a prąd jest zbyt silny na wiosła. Wtedy ciągniemy ponton na cumie, brodząc w wodzie po łydki. Po trzech godzinach zawracamy, by zdążyć przed zachodem. Jazda z prądem na wiosłach w kilku spiętrzeniach jest naprawdę emocjonująca. Ot, taki rafting dla ubogich.

Prognozy są dobre, więc planujemy wyjść w morze następnego dnia przed zachodem. Po drodze zatrzymujemy się jeszcze na wyspie Sarah, gdzie w XIX wieku było brytyjskie więzienie, w którym skazani budowali statki. Jedna z ucieczek z tego miejsca była wyjątkowo zuchwała. Otóż kilku więźniów ukradło statek, którym przedostali się aż do Chile. Nie wiem, jak oni wtedy nawigowali bez silnika przez takie Wrota Piekieł, pełne zdradzieckich prądów i płycizn.

Około 21.00 wracamy na ocean. Kolejnym przystankiem jest oddalony o 90 mil, wcinający się głęboko w głąb Tasmanii, kanał Bathurst oraz słynna Melaleuca. To najdzikszy zakamarek wyspy. Nie prowadzi tu żadna droga i nikt tu nie mieszka. Do Melaleuca można się dostać jedynie drogą wodną, małym samolotem lub pieszo. Żegluga nie jest zbyt komfortowa. Wysokie fale i szkwały przekraczające 40 węzłów sprawiają, że płyniemy mocno zarefowani i niezbyt szybko. Kotwiczymy wczesnym popołudniem w małej zatoce naprzeciwko 800-metrowej Mount Rugby. Nazajutrz wspinamy się na szczyt wąziutką ścieżką wydeptaną przez lokalne wombaty (torbacz przypominający borsuka). Wczorajszy zimny deszczowy front, który dał nam się we znaki na morzu, jest już wspomnieniem i jak na warunki zachodniej Tasmanii pogoda jest świetna – nie pada, a widoczność jest znakomita. W dole maleje nasz jacht, a widoki żywo przypominają te z południowego Chile. Ścieżka momentami prowadzi przez niewiarygodnie gęste krzaki, przez które przedzieramy się na kolanach. Mount Rugby zdobywamy po 3 godzinach i 30 minutach. Ze szczytu roztacza się panorama na okoliczne wzgórza i zatoki. Daleko w tle czai się Ocean Południowy. Choć ścieżka jest dobrze oznaczona, w drodze powrotnej dwa razy błądzimy i do pontonu docieramy dopiero po ośmiu godzinach.

Następnego dnia pokonujemy pontonem prawie 50 km, objeżdżając całą okolicę. Większość czasu spędzamy w regionie Me-

Postój w centrum Hobart.

Wigilia pod pokładem „Crystal” w stolicy Tasmanii.

laleuca. Tyle się o nim nasłuchaliśmy... Najładniejsza jest droga przez wijącą się rzeczkę. Brzegi porastają niskie drzewa rosnące w niesamowicie zielonym i miękkim mchu. Na miejscu jest małe lotnisko, muzeum i dwa baraki z piętrowymi łóżkami dla strudzonych wędrowców. Teren raczej płaski, z nielicznymi krzakami, jest rajem dla podglądaczy ptaków, których kilka endemicznych gatunków grasuje po okolicy. Gajowy, mieszkający tu z żoną, na wszystko ma oko. Mamy przyjemność go spotkać i chwilę porozmawiać. Facet przypłynął na Tasmanię z Anglii trimaranem i tak mu się tu spodobało, że został.

O godz. 3.00 nad ranem rozpoczynamy żeglugę w stronę Hobart, by zdążyć na finisz Rolex Sydney Hobart Yacht Race. W stolicy Tasmanii, w centrum miasta, cumujemy 22 grudnia. Wszystkie miejsca w basenie portowym zarezerwowano dla uczestników wyścigu, dostajemy pozwolenie na postój do 26 grudnia. Postój w tym miejscu ma zalety i wady. Plus jest taki, że wszędzie mamy blisko. Minusem są turyści siadający na ławeczce dwa metry od jachtu i karmiący ptaki. Oni mają uciechę ze skrzydlatego wrzeszczącego tłumu, a my mamy ptasie odchody na pokładzie.

W wigilijny wieczór na ulicach jest mnóstwo ludzi. Knajpy pełne. Widać, że Australijczycy celebrują ten dzień ze znajomymi. My spędzamy wieczór w kameralnym gronie, a owocem naszych zdawałoby się nieporadnych działań kulinarnych jest prawdziwa uczta. Święty Mikołaj o nas nie zapomniał i każdy dostaje drobny upominek. Pierwszego dnia świąt jedziemy samochodem na wycieczkę po wyspie. Odwiedzamy kilka przepięknych miejsc i spotykamy mnóstwo zwierząt. Najwięcej małych walabii i wombatów jest w parku Cradle Mountain. Nad jeziorem Saint Clair mamy okazję przyjrzeć się z bliska jeżykowi z długim noskiem. Michał wypatrzył nawet słynnego diabła tasmańskiego, który akurat mył łapki po posiłku. Lepiej nie wnikać, co było w menu, bo diabły – największe na świecie drapieżne torbacze – żywią się głównie padliną.

Następnego dnia czekają nas kolejne emocje. Z Sydney wyrusza flota jachtów rywalizujących w regatach Sydney – Hobart, a my szykujemy się na powitanie finiszujących załóg.

Michał Palczyński

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

Przepis na „Kopyść”

Zapraszamy do Białegostoku na Festiwal Piosenki Żeglarskiej „Kopyść” (od 10 do 11 kwietnia w kinie „Forum”). To już 31. edycja tej imprezy.

Program „Kopyści” 2015 zapowiada się bardzo ciekawie. Piątkowy koncert „Czas w morze” to nie tylko przegląd konkursowy, ale także występy Waldemara Mieczkowskiego, Ryczących Dwudziestek i Sąsiadów. Na sobotnie południe zaplanowano koncert dla dzieci. O godz. 15.30 rozpocznie się koncert „Wiatr na wantach gra...” – jubileusz 30-lecia zespołu Mechanicy Shanty. Oprócz jubilatów wystąpią Flash Creep, Tonam i Synowie, Formacja oraz Marek Szurawski. Wieczorny koncert „Żeglujże, żeglarzu” (godz. 20.00) zapowiada się równie smakowicie. Obok znanych i lubianych zespołów Banana Boat czy Tonam i Synowie wystąpi Męski Chór Szantowy Zawisza Czarny. Tym razem ze wsparciem w roli szantymenów Macieja Jędrzejki, Henryka Czekały, Macieja Łuczaka, Marka Szurawskiego i Wojciecha Dudzińskiego.

Na „Kopyść” jeżdżę od lat i od lat o niej piszę. Ten festiwal jest jak pyszne ciasto zrobione według sprawdzonego przepisu, który niby jest prosty – zaprosić wymagającą publiczność, dobrych wykonawców, fachowców od akustyki, ogarnąć to wszystko organizacyjnie, stworzyć domową atmosferę i sukces murowany. Przepis prosty, ale nie każdy potrafi przygotować dobre danie. Może to kwestia proporcji, może zaangażowania, rodzinnej atmosfery, a może diabeł tkwi w szczegółach. Nie wiem, ale jestem pewien, że tak jak co roku – będzie pysznie. Zapraszam więc na tę ucztę.

Mariusz Bartosik

Enea DELPHIA WIATR magazyn dla żeglarzy szanty24.pl

30 lat Mechaników Shanty

Przed festiwalem „Kopyść" Henryk „Szkot" Czekała opowiada Mariuszowi Bartosikowi o korzeniach, zakrętach, inspiracjach i przyszłości grupy Mechanicy Shanty.

Rozśpiewana załoga z warsztatów, czyli Mechanicy Shanty. Trzy dekady na scenie. Fot. Mariusz Bartosik

Mariusz Bartosik: Urodziłeś się i wychowałeś na Śląsku – skąd zatem zainteresowanie morzem?

Henryk „Szkot" Czekała: Miałem 8 lat, gdy pierwszy raz pojechałem nad morze. Trafiliśmy na sztorm – widok był niesamowity, fale wielkie jak góry (ta młodzieńcza wyobraźnia) zrobiły na mnie wrażenie, które pozostało na lata. Na początku szkoły średniej przystąpiłem do wodnej drużyny harcerskiej i rozpoczęła się przygoda z żeglarstwem: kursy teoretyczne, szkutnia, patenty na obozach żeglarskich...

W 1983 roku wyjechałem na Harcerskie Warsztaty Kultury Marynistycznej w Kołobrzegu zorganizowane przez gdyńskie CWM. Tam uczono nas wszystkiego, co z morzem związane: od wiązania supełków, przez rysowanie fal, po fotografię. No i oczywiście żeglarstwa – każdy obóz kończył się rejsem, pierwszy odbyłem na „Zawiszy Czarnym". Były też szanty i to w najlepszym wykonaniu, bo zajęcia prowadził Marek Szurawski, legenda sceny szantowej i kopalnia wiedzy o kulturze marynistycznej. Marek zrobił na mnie ogromne wrażenie.

Tam narodzili się Mechanicy Shanty?

Właściwie to po kolejnych warsztatach, zimą 1985 roku. Byli wśród nas członkowie różnych grup śpiewających pieśni żeglarskie oraz uczestnicy warsztatów. Początkowo nie myśleliśmy o zespole, a raczej o powarsztatowych nagraniach, aby pozostał po nich jakiś ślad. Z czasem zostało kilku największych zapaleńców. Tak wykrystalizował się trzon zespołu Mechanicy Shanty.

A skąd wzięła się nazwa?

Po kolejnych nagraniach realizator chciał je sobie opisać, więc zapytał: „kto wy właściwie jesteście, co to za zespół". My na to, że nie zespół, tylko że z warsztatów i w ogóle... Ktoś dla żartu rzucił, że skoro z warsztatów to „mechanicy", a ktoś dodał: „shanty". I tak już zostało.

Zespół przechodził różne etapy, zmieniał się skład, a nawet koncepcje muzyczne.

W lutym 1987 roku ustalił się podstawowy skład, w którym działaliśmy do maja 1991 roku. W tym czasie nagraliśmy pierwszą profesjonalnie wydaną kasetę i płytę wyprodukowaną przez Polskie Nagrania. Na krążku „Mechanicy Shanty" były między innymi takie piosenki, jak „Żegluj", „Marco Polo" czy „Green Horn". W latach 1990 – 1993 zespół funkcjonował w stanie przejściowym – nastały perturbacje personalne wynikłe z burzy muzycznej, koncepcji twórczych i innych niesprzyjających wiatrów. Efektem tego był powrót do pierwotnego składu w lutym 1994 roku. Dziś zespół tworzą Andrzej Bernat „Bebik", Henryk Czekała „Szkot", Michał Karczewski „Misiek", Maciej Łuczak „Robben", Jacek Ledworowski „Fiskalny" i Piotr Ruszkowski „Picek". Natomiast Lech Klupś i Bartek Ledworowski są na urlopie.

Pochodzicie z różnych stron Polski. To nie ułatwia pracy.

Duże odległości nas i dzielą, i łączą. Z jednej strony, utrudnia to logistykę – zarówno przed wyjazdami na występy, jak i przy pracy nad repertuarem. Z drugiej zaś, brak czasu na spotkania i próby mobilizuje członków grupy. Dzięki temu owocnie wykorzystujemy te nieliczne chwile, gdy jesteśmy w komplecie. Staramy się maksymalnie wykorzystać nasz wspólny pobyt przed i po festiwalach. Myślę, że to nawet lepiej mieszkać daleko od siebie. Przy tak różnych temperamentach członków zespołu bliskość mogłaby utrudnić wspólne śpiewanie [śmiech].

Sporo sukcesów się uzbierało przez te 30 lat.

Owszem, występowaliśmy na wszystkich festiwalach w Polsce. Ale nie sukcesy są najważniejsze. Najbardziej cieszy nas to, że mimo upływu lat wciąż mamy wierną publiczność. I co ważne, dołączyło do niej nowe pokolenie słuchaczy.

Graliście też poza granicami kraju.

W 1988 roku wystąpiliśmy na festiwalu w Kotce w Finlandii i wróciliśmy z nagrodą. Ponownie graliśmy tam w 1992 roku. Polubili nas też w Niemczech – trzykrotnie zaśpiewaliśmy na Festival Maritim w Bremen. Grywaliśmy również w Holandii i w Szwecji. Osobnym etapem zagranicznych wojaży były wyjazdy do USA. Przy okazji festiwalu w Chicago spełniliśmy nasze marzenia, wybierając się do Nowego Orleanu, Nasheville i wielu miejsc, gdzie naszą ukochaną muzykę grają na żywo takie tuzy, jak Alison Krauss z Union Station, Jerry Douglas, Sam Bush, Béla Fleck, czy Tim O'Brien. To było wspaniałe doświadczenie. Myślę, że bez tego wyjazdu nie byli byśmy w tym miejscu naszej artystycznej drogi, w którym dziś jesteśmy.

Plany na przyszłość?

Gramy kilkadziesiąt koncertów rocznie w różnych, czasem zaskakujących, miejscach. Wszędzie spotykamy żeglarzy, którzy mają ochotę się pobawić przy naszej muzyce. Dużą część czasu pochłaniają nam obowiązki rodzinne i zawodowe – bo każdy poza śpiewaniem coś jeszcze robi. Choć to nie jest łatwe, poza koncertowaniem próbujemy się przygotować do kolejnych nagrań. Nasza piąta płyta ma zawierać materiał szantowy śpiewany a cappella. Jednocześnie myślimy o szóstej płycie w klimacie naszego tradycyjnego grania. Jest parę pomysłów, nowych instrumentów i piosenek, z których kilka wykonujemy już na koncertach.

W kwietniu, na festiwalu „Kopyść" w Białymstoku, będziecie obchodzić jubileusz.

Tak, szykuje się zacny koncert. Oprócz nas wystąpią na pewno: Tonam i Synowie, Flash Creep, Formacja i Marek Szurawski. Znając zaangażowanie organizatorów „Kopyści", z Elą Mińko na czele, jesteśmy pewni, że wieczór będzie wspaniały.

Rozmawiał Mariusz Bartosik

FOT. ANDRZEJ JARACZ

Pomnik polskiego artylerzysty w Narwiku.

Członkowie zespołu Groms Plass zabrali „Wiatr" do Norwegii. Fot. Elżbieta Tomczyk-Miczka (2)

Chłopcy z Placu Gromu

Norweski zespół Groms Plass piąty raz gościł na festiwalu Shanties i znów porwał publiczność. Usłyszeć na żywo ich wzruszającą pieśń o polskich marynarzach – bezcenne!

To niezwykli artyści. Polska publiczność szantowa wita ich z ogromną radością i z roku na rok coraz lepiej śpiewa z nimi po norwesku. Jakby w rewanżu za to, że oni, rodowici Norwegowie, śpiewają po polsku ułożone przez siebie i przetłumaczone na nasz język słowa: „Jest taki plac – nagi i pusty, gdzie zawsze stał Wojownik Grom".

Groms Plass to po polsku plac „Gromu". Chodzi tu o plac w Narwiku na północy Norwegii, gdzie stoi pomnik artylerzysty upamiętniający polskich marynarzy z ORP „Grom" poległych w bitwie o Narwik. Monument wzniesiono w 1979 roku. Trudno w to uwierzyć, ale właśnie na dalekiej północy Norwegii ta symbolika stała się początkiem historii zespołu i jego związków z Krakowem...

Knut jest kierowcą ambulansu w miejscowym szpitalu, a w grupie gra na gitarze. Tak samo jak Rolf, wykładowca socjologii. Multiinstrumentalista Ørjan pracuje jako nauczyciel w gimnazjum. Øystein na co dzień realizuje programy antynarkotykowe, a jego instrumenty to mandolina i bandżo. Bjorn, w cywilu dyrektor szkoły, jest szefem grupy – gra na akordeonie i harmonijce ustnej. Chłopcy z Placu Gromu śpiewają własne teksty i kompozycje. Ich muzyka zrodziła się z tradycyjnej ballady norweskiej, zawiera elementy bluesa, pop, folku i szant. Na co dzień, po pracy, muzycy tworzą, występują w klubach i nagrywają płyty – mają już pięć autorskich albumów.

Dlaczego Groms Plass? Na początku wspólnego grania odbywali próby w garażu znajdującym się tuż obok placu z pomnikiem polskiego artylerzysty. Gdy w 2000 roku pomnik został uszkodzony i zniknął, muzycy podjęli akcję na rzecz jego rekonstrukcji. W ramach kampanii odbudowy pomnika ułożyli piosenkę „Krigeren Grom" („Wojownik Grom"). W 2002 roku, podczas obchodów 100-lecia Narwiku, grupa wręczyła merowi miasta czek na 1200 euro

Z placu „Gromu" do Krakowa na Shanties 2015.

– cały dochód z koncertu. Słowa piosenki o pomnikowym wojowniku przetłumaczyli zaprzyjaźnieni Polacy, mieszkańcy północnej Norwegii. Oni też dali muzykom pierwsze lekcje wymowy.

Gdy mały chłopiec chciał mu dorównać,
Grom nie wytrzymał i runął w dół.
Przechodniu stań – rozejrzyj się,
Teraz go brak – czy nie znaczył nic?

W piwnicy legł – przykryty kurzem,
Waleczny olbrzym – broczący krwią.
Samotny, został z innej epoki,
Przypominając wojny smak.

Wróćmy na chwilę do historii. Podczas II wojny światowej, wiosną 1940 roku, w Narwiku walczyła Samodzielna Brygada Strzelców Podhalańskich wchodząca w skład sojuszniczego korpusu ekspedycyjnego. Z morza wspierały ją okręty „Grom" i „Błyskawica". W tej brygadzie walczyli między innymi żołnierze z Sądecczyzny, dlatego też Nowy Sącz od 1964 roku jest miastem partnerskim Narwiku. W walkach pod Narwikiem poległo 116 podhalańczyków i 69 członków załogi „Gromu". Okręt został zatopiony, ale nim poszedł na dno, przez ostatnie trzy dni codziennie rano wypływał na wody fiordu i z dział celnie zestrzeliwał niemiecką flagę górującą nad miastem.

Załoga ORP „Grom" zdobyła sympatię i podziw mieszkańców. W Narwiku pielęgnuje się pamięć o walkach alianckich, miasto starannie utrzymuje cmentarz wojenny, tablice pamiątkowe i ciekawe zbiory Muzeum Walki. Pamiętają o walczących tam polskich żołnierzach. Dzięki tej historii publiczność krakowskiego festiwalu może cieszyć się niezwykłymi koncertami norweskich gości. Utwór „Wojownik Grom" śpiewany jest wspólnie z widownią, bariera językowa nie istnieje, wszyscy mają łzy w oczach, a w ręku zapalone ogniki – to niezapomniany moment, piosenka wzrusza i porywa publiczność.

„Grom" z „Błyskawicą", siostry dwie,
Gnały do boju uwolnić cię.
Jest taki plac – nagi i pusty...

„Gromsi" mają w Polsce silną grupę fanów. Niektórzy przychodzą na koncerty tylko dla nich. Zespół podczas występów utrzymuje znakomity kontakt z publicznością. Muzycy są radośni i widać, że to, co robią, sprawia im wielka frajdę. Choć nie są typowymi żeglarzami – morze mają we krwi. Doskonale odnajdywali się na scenie wielkiej hali KS Korona, w sali klubu studenckiego Rotunda oraz w przytulnym i kameralnym wnętrzu festiwalowej tawerny „Stary Port".

Elżbieta Tomczyk-Miczka

Tradycyjne łodzie wiślane: niedrogie, trwałe, sprawne i urokliwe. Grupa zapaleńców z Mazowsza wraca do korzeni i wzbogaca pejzaż Wisły.

Łodzie ocalone od zapomnienia

Piotr Sadurski, znany fotoreporter, zapragnął pływać po rzece i zdobył łódź, na której spędza każdą wolną chwilę. Oto żeglarski pomysł na Wisłę.

Piotr Sadurski i Dariusz Koźlenko, reporterzy „Newsweeka", płynęli łodzią wiosłową z Warszawy do Berlina, szukając materiału na reportaż. Tak szukali, że aż w końcu zakochali się w rzekach. Piotr, z wykształcenia archeolog podwodny, po powrocie postanowił pozyskać łódź dla siebie. Planował ściągnąć ją z Holandii, poczynił nawet pierwsze kroki. Jednak Marcin Figurski, operator filmowy, namówił go, by pomyślał o tradycyjnej łodzi wiślanej. – Rzeka jest kapryśna – mówił. – Pełno w niej kamieni, płycizn, a załogi wchodzą później w zapiaszczonych butach na pokład... Lepiej kup sobie łódź, która przetrwa wszystko, bo dno i burty ma z calowej sosny. W razie kłopotów łatwo i niedrogo ją naprawisz. A gdy złamiesz maszt, pójdziesz do leśniczego i poprosisz, by ci wystrugał nowy.

Piotr oraz Ryszard Romanowski z Fundacji Pro Bono PL zaczęli razem szukać budowniczych takich łodzi. Niestety tradycyjne szkutnictwo to fach wymierający. Jest jeden młody specjalista w Basoni nad Wisłą, wsi leżącej między Sandomierzem a Kazimierzem Dolnym. Dwóch innych w okolicach Czerwińska i Płocka. A także w miejscowości Hanna nad Bugiem, chociaż tam można zamówić tradycyjną dłubankę wykonaną z pnia wierzby. Przyszli armatorzy długo szukali odpowiedniego specjalisty, aż wreszcie trafili do Andrzeja Gurdzińskiego z Murzynowa. Starszy pan od lat nie budował już łodzi, ale zachował wyposażenie warsztatowe po ojcu i dał się namówić na przyjęcie zlecenia. Sadurski tak starannie dokumentował każdy etap budowy, że na koniec z tej przygody powstała nawet praca magisterska o tradycyjnym szkutnictwie.

Andrzej Gurdziński z Murzynowa odkurzył narzędzia i rozpoczął budowę jak za dawnych lat.

Niełatwo uzyskać kształt z sosnowych desek.

Ostatnie elementy na kadłub.

FOT. PIOTR SADURSKI / WWW.PIOTRSADURSKI.COM

Pionierem pływania na tradycyjnych łodziach wiślanych był niewątpliwie Marcin Figurski. Zbudował taką jednostkę, wyposażył ją w klasyczny żagiel i regularnie spędzał czas na rzece, szukając spokoju i wytchnienia od codziennej pracy. Było to parę lat temu, kiedy w Warszawie nie myślano jeszcze o odbudowie tradycji związanych z żeglugą drewnianymi łodziami. Niedawno ktoś inny zbudował sobie podobną jednostkę i pływał weekendowo Wisłą na północ od Warszawy. Pomysł spodobał cię kilku znajomym i oni też zapragnęli spędzać w ten sposób wolny czas.

Łodzie budowane są według starych technologii, nie ma tu zbyt wiele miejsca na nowinki. Deski sosnowe muszą być sezonowane, aby się nie paczyły i nie gięły nieodpowiednio. Wręgi wykonywane są z naturalnych krzywulców, gięcie drewna jest dopuszczalne, ale to już raczej powiew nowego. Podobnie rzecz się ma z dychtowaniem łodzi, czyli uszczelnianiem. Dawniej używano do tego smołowanego sznura konopnego lub bawełnianego, dziś można zastosować współczesne środki. Kształty łodzi nie są przypadkowe. Łagodnie wznosząca się część dziobowa pozwala precyzyjnie dobijać do wiślanych łach. Burty są niskie, bo na rzece nie ma dużego zafalowania. Z tymi burtami to zresztą cała historia – ich wysokość zależy od regionu, w którym łódź powstała i jest wykorzystywana. Na dolnej Wiśle, gdzie fale bywają większe, konieczne było stosowanie wyższych burt. W okolicy Kazimierza Dolnego wystarczała jedna deska, by woda nie wdzierała się do środka. Takie konstrukcje, doskonalone przez stulecia, mają swoje tajemnice. Budowanie repliki starej łodzi to zanikający kunszt. Na całej długości rzeki ostało się zaledwie kilku szkutników, którzy wiedzą, jak to robić i jak tchnąć duszę w tę – wydawałoby się – prostą konstrukcję. Budowa łodzi kosztuje od 2,5 do 3 tys. zł. Do tego potrzebny jest maszt z sosny lub lepszy ze świerku, rozprze z leszczyny oraz żagiel – warszawscy żeglarze wiślani szyją je sami z bawełny lub zamawiają dakronowe w firmie Wawer (jedyne większe odstępstwo od tradycji). Oczywiście cena jednostki uzależniona jest od rodzaju konstrukcji i jej wielkości.

– Kiedy Warszawa pędzi w swoim stałym szaleńczym rytmie, na rzece ludzie są wyciszeni i skupieni – mówi Piotr Sadurski. – To pływanie kryje w sobie jakąś magię. Wyrwanie się na Wisłę choćby na parę godzin zmienia człowieka. A poza tym rzeczna żegluga ma w sobie coś z mistycyzmu.

W Warszawie Wisła, choć szeroka, jest niemal nieżeglowna. Płytka, z licznymi rafami kamiennymi, zmiennym poziomem wody – żegluga nie jest łatwa, ale bardzo wciąga. Kto na dobre tego posmakował, już na rzece zostanie. To dlatego w Porcie Czerniakowskim, który stał się nieformalną bazą starych warszawskich łodzi, cumuje już kilkanaście jednostek. I wciąż przybywają nowe. Ludzie szukają na Wiśle spokoju. Często łączą się w grupy i organizują na wodzie imprezy. Kiedy za warszawskim mostem Poniatowskiego tworzy się łacha, którą żeglarze nazywają Poniatówką, załogi drewnianych łodzi spotykają się tam na wspólnym gotowaniu potraw z kociołka. Chętnie też zapraszają gości, którzy wprost nie mogą uwierzyć, że w tak niezwykły wodniacki i tradycyjny sposób można spędzać czas w centrum metropolii. Oto bowiem w środku Warszawy, na wiślanej wyspie, wyrasta obozowisko jak przed laty. A niektórzy żeglarze przywdziewają nawet stroje z epoki. Jakby czas stanął w miejscu...

Marek Słodownik

Piotr Sadurski po zawietrznej. Odpada i pędzi z wiatrem i nurtem.

Żeglarze urządzają pikniki u brzegów wiślanej łachy.

Sternik steruje wiosłem przyczepionym do burty na rufie.

FOT. MAREK WILCZEK (2)

Wiktoria Gołębiowska (Iława) przed sezonem zdobyła złoto MŚ Ice-Optimist.

W tym roku projekt Energa Sailing obejmuje osiem miast i 800 uczestników.

Trzeci sezon programu Energa Sailing

Rozpoczął się trzeci sezon projektu Energa Sailing, największego w Polsce programu edukacji żeglarskiej prowadzonego przez Grupę Energa i PZŻ. W tym roku projekt obejmuje aż osiem miast, 800 uczestników oraz pilotażowy program szkolenia w windsurfingu.

Energa Sailing to teoretyczne i praktyczne zajęcia mające przybliżyć uczniom pierwszych klas podstawy żeglarstwa oraz zachęcić do rozpoczęcia przygody z naszym sportem. Projekt jest częścią programu społecznej odpowiedzialności biznesu Grupy Energa. Oferta w klasie Optimist skierowana jest do chłopców i dziewcząt w wieku od 7 do 9 lat, natomiast w windsurfingu do nieco starszych – od 9 do 11 lat. Szkolenie w klasie Optimist (w każdym ośrodku średnio dla 100 osób) prowadzone jest w Szczecinie, Gdyni, Sopocie, Olsztynie, Poznaniu, Warszawie, Krakowie i we Wrocławiu. Z kolei zajęcia z windsurfingu odbywają się w Warszawie i Sopocie.

– Już trzeci raz podejmujemy próbę zaszczepienia w młodych ludziach żeglarskiej pasji – mówi Maciej Ruwiński z Grupy Energa, koordynator programu. – Poprzednie edycje Energa Sailing zakończyły się sukcesem. Z roku na rok rozwijamy nasz projekt, tym razem dołączają dwa kolejne miasta. Mamy więc coraz ciekawszą propozycję dla dzieci, które chciałyby rozpocząć przygodę z żeglarstwem.

W każdym regionie program ma patrona z kadry narodowej PZŻ. Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska poprowadzą pojedyncze zajęcia w Szczecinie, Anna Weizieher w Warszawie, Przemysław Miarczyński w Trójmieście, Piotr Myszka w Olsztynie, Kacper Ziemiński w Poznaniu, Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński w Krakowie, a Piotr Kula we Wrocławiu. Patronami nowego programu windsurfingowego zostali Maja Dziarnowska i Paweł Tarnowski. Więcej o projekcie na stronie www.energasailing.pl.

SEJK Pogoń – reaktywacja

Stowarzyszenie Euro Jachtklub Pogoń Szczecin reaktywuje sekcję klasy Optimist. Po kilku sezonach przerwy w szkoleniu najmłodszych sterników, po zakończeniu przebudowy Mariny Pogoń oraz po zburzeniu starego drewnianego hangaru i postawieniu w jego miejsce hali namiotowej trenerzy mogli wreszcie podjąć decyzję o odbudowie sekcji, która kilka lat temu należała do najsilniejszych w kraju.

Pierwsze spotkanie z zawodnikami i rodzicami odbyło się na początku marca. Sekcją kieruje Zbigniew Muraszko, trener, który wychował między innymi Agnieszkę Skrzypulec (sterniczka klasy 470, uczestniczka igrzysk w Londynie) oraz Tadeusza Kubiaka (zawodnik klasy Laser). Szczegółowe informacje o planach sekcji i zajęciach na szczecińskiej przystani można uzyskać bezpośrednio u szkoleniowca: Zbigniew Muraszko – tel. 604 585 168.

Sport od lat mocno jest związany z Mariną Pogoń, jedną z największych na Pomorzu Zachodnim. Oprócz sekcji klasy Optimist klub prowadzi szkolenie w klasach Laser 4.7, Laser Radial, Laser Standard oraz w klasach dwuosobowych: 420 i 470. Za lasery odpowiada znany w kraju trener Robert Siluk. Załogami opiekuje się Tomasz Jakubiak, olimpijczyk, dwukrotny mistrz świata juniorów i medalista mistrzostw świata seniorów w klasie 470.

MŚ klasy Optimist w Dziwnowie

Tegoroczne mistrzostwa świata klasy Optimist odbędą się na przełomie sierpnia i września w Dziwnowie. Akwenem regat będzie Zalew Kamieński. Organizatorzy spodziewają się udziału 300 sterników z 60 krajów. Wpisowe wynosi 550 euro.

Portem regat początkowo miał być Kamień Pomorski, jednak zarząd Polskiego Stowarzyszenia Klasy Optimist wypowiedział umowę o współpracy z władzami miasta, a w konsekwencji zaproponował przeniesienie imprezy do sąsiedniego Dziwnowa. Na zmianę portu zgodę wyraziło Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Optimist (IODA). – Dziwnów ma odpowiednią infrastrukturę do przeprowadzenia mistrzostw świata. Ma również doświadczenie w organizacji międzynarodowych imprez żeglarskich. Ubiegłoroczne mistrzostwa w klasie Laser Radial były najlepiej ocenione pod względem organizacyjnym w historii tej konkurencji. Jestem przekonany, że także nasze regaty zostaną zapamiętane jako wydarzenie sportowe zorganizowane na najwyższym poziomie – powiedział Tomasz Figlerowicz, prezydent Polskiego Stowarzyszenia Klasy Optimist.

Pod koniec lutego uruchomiono nową stronę internetową mistrzostw (optiworlds2015.com). W witrynie znajdziecie między innymi program regat oraz informacje dotyczące opłat.

POLAND 2015 OPTI WORLDS

Karol Jabłoński (P36) po wygraniu mistrzostw świata zwyciężył także w mistrzostwach Polski. Sześć wyścigów w trudnych warunkach rozegrano na Śniardwach. O wygranej zadecydował ostatni bieg. Fot. Marek Karbowski

Król wiatru i lodu

Gdyby był aktorem, musiałby dostać honorowego Oscara za całokształt twórczości. Karol Jabłoński wywalczył w USA dziewiąty tytuł bojerowego mistrza świata w klasie DN.

Polacy zdominowali mistrzostwa rozegrane w Kingston, w kanadyjskim stanie Ontario. Jabłoński obronił tytuł mistrza, srebrny medal wywalczył Robert Graczyk, a brąz zdobył Michał Burczyński. Nasi zawodnicy potwierdzili swoją dominację w tym sporcie, gdyż w mistrzostwach przed rokiem pierwszy był Jabłoński, drugi Burczyński, a trzeci Zakrzewski. W tym roku w pierwszej dziesiątce było aż pięciu Polaków – Tomek Zakrzewski zajął piąte miejsce, a Kuba Schneider był 9. Oto relacja zza oceanu pióra Karola Jabłońskiego.

Bojerowe regaty za oceanem to wyzwanie logistyczne. W pierwszej połowie stycznia nadałem do Chicago siedem paczek ważących łącznie około 300 kg. Pakowanie było bardzo czasochłonne, a odhaczanie wszystkich punktów na liście zajęło mi więcej czasu niż planowałem. Najważniejsze, że zdążyłem, bo data odbioru sprzętu została przyspieszona o dzień. Paczki poleciały w środę, a już w sobotę były u mojego kolegi Leszka Ziółkowskiego, od lat mieszkającego w Chicago, z którego gościnności korzystała cała reprezentacja. Po nadaniu paczek mogliśmy jedynie żywić nadzieję, że wszystko dotrze na miejsce bez przeszkód i w całości. Tak też się stało. Taki transport był możliwy dzięki finansowemu wsparciu i pomocy logistycznej PZŻ. Wielkie dzięki dla pań Eweliny i Renaty za profesjonalizm w działaniu.

Na mistrzostwa wyruszyłem dobrze przygotowany. Na treningach żeglowałem szybko w każdych warunkach, a sporo dni przed odlotem poświęciłem na specjalistyczne treningi sprawnościowe. W Chicago wypożyczyliśmy samochód, sprawdziliśmy sprzęt, zapakowaliśmy go starannie i wyruszyliśmy do Kingston nad jeziorem Ontario w Kanadzie. To aż 12 godzin jazdy.

Krótko po przyjeździe złożyliśmy sprzęt na lodzie, ale zrezygnowaliśmy z treningu ze względu na silny wiatr. Poza tym akwen nie był jeszcze dobrze sprawdzony. Było na nim sporo przełomów i nierówności. Mam zasadę, od której nie robię wyjątków – nigdy nie wylatuję pierwszy na niesprawdzony lód. Podczas treningów musieliśmy bardzo uważać, by nie trafić na wystające kawałki i zwały lodu. Na dodatek po południu zaczął padać deszcz, później śnieg i na lodzie zaczęły się tworzyć małe zaspy. Zapowiadały się długie i trudne regaty.

Pierwszego dnia rozegrano jeden wyścig eliminacyjny. Nierówna tafla pokryta była małymi zmrożonymi zaspami śniegu. Wiatru starczyło na dwa okrążenia wyścigu złotej floty, w której startowali wszyscy Polacy. Kręciło jak na małych jeziorach i żeglowało się jak na wodzie – na halsówce wykonywałem po 6, 8 zwrotów, starając się wykorzystać duże zmiany wiatru. Podobnie było na kursach z wiatrem. Po dwóch okrążeniach na dolnym znaku byłem razem z Amerykaninem Ronem Sherry, rozgrywaliśmy doskonały pojedynek.

Drugiego dnia z powodu niskiej temperatury start został przełożony na godzinę 12.00. Wiało 11 m/s z silniejszymi szkwałami. Ekstremalna i szybka jazda po nierównej tafli wymagała maksymalnej koncentracji i olbrzymiego wysiłku. Wszystkie mięśnie miałem mocno spięte i naprężone, bez szans na chwilę odpoczynku. Mały błąd mógł doprowadzić do straty kontroli nad bojerem, co najczęściej kończy się tzw. korkociągiem. Wielu żeglarzy musiało wypróbować ten manewr przy prędkości przekraczającej 100 km/h. Wygrałem dwa wyścigi po zaciętej walce z Michałem Burczyńskim, Tomkiem Zakrzewskim, Ronem Sherry i przenikliwym zimnem. Odczuwalna temperatura wynosiła minus 24 stopnie Celsjusza. Jeżeli dodamy do tego prędkość ślizgu, można sobie wyobrazić, jak paskudna była aura. Jeden z biegów, który zresztą większość ukończyła, został przerwany, bo zawodnik szwajcarski na drugim okrążeniu trafił w quada komisji regatowej. Szkoda, bo miałbym wtedy hattricka, czyli trzy zwycięstwa w jednym dniu.

Nazajutrz wyścigi odroczono z powodu bardzo silnego wiatru i niskiej temperatury. Natomiast kolejnego, ostatniego dnia mistrzostw, do południa czekaliśmy na pierwsze szkwały. Przy lekkich podmuchach testowałem różne płozy. W pierwszym wyścigu moja szybkość nie szokowała, bo płozy które wybrałem, zbyt mocno trzymały, szczególnie na baksztagu. Zmieniłem je na cienkie teowniki i było już lepiej. Tego dnia rozegrano cztery decydujące wyścigi przy bardzo słabym wietrze (3 m/s w porywach). Te warunki absolutnie mnie nie faworyzowały, więc cel był jasny: żeglować mądrze taktycznie, poprawnie technicznie i zobaczymy, na ile to wystarczy. We wszystkich wyścigach musiałem sporo nadrabiać, bo zazwyczaj górny znak po pierwszej halsówce okrążałem na 5., 7. miejscu. Walka o medale trwała do końca. Przed ostatnim pojedynkiem Tomek Zakrzewski był dwa punkty za mną i punkt przed Michałem. Miałem już zagwarantowane srebro. Ron Sherry był czwarty, tuż przed Robertem Graczykiem, który tego dnia żeglował bardzo szybko i bezbłędnie. Jak zwykle przed takim decydującym wyścigiem emocje rosły, bo w trakcie biegu nie ma miejsca na spontaniczne decyzje czy małe błędy. W mojej długiej karierze zawodowego żeglarza nauczyłem się rozstrzygać takie pojedynki na swoją korzyść. Spokój, opanowanie, wyrachowanie i konsekwentna realizacja planu z jego różnymi wariantami pomagają „dowieźć" zwycięstwo do mety. Tego człowiek się uczy całe życie i zawsze musi pamiętać, że może się nie udać.

Po raz pierwszy na mistrzostwa świata do USA poleciałem 30 lat temu. Wywalczyłem wtedy piąte miejsce. Nie do wiary, że to było tak dawno. Byłem wtedy najlepszym z najmłodszych zawodników, a teraz jestem najstarszym mistrzem świata i Europy. Najważniejsze, że ten sport nadal mnie pasjonuje i że wciąż jestem konkurencyjny. Oby jak najdłużej zdrowie pozwalało mi żeglować i ścigać się zimą na lodzie.

Karol Jabłoński

Akrobatyczne wyczyny Australijczyka Luke'a Parkinsona (Abu Dhabi Ocean Racing)...

...i Francuza Kevina Escoffiera (Dongfeng Race Team).

Emocje przed metą w Auckland

Po czwartym etapie oceanicznym Volvo Ocean Race prowadzą ex aequo jachty z Chin i Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Załogi Dongfeng Race Team i Abu Dhabi Ocean Racing mają po osiem punktów, Team Brunel uzbierał 14, a Team Alvimedica oraz Mapfre – 16. Stawkę zamyka żeński zespół SCA, który choć nieźle radzi sobie w wyścigach portowych, etapy oceaniczne kończy na dalszych miejscach.

Na mecie w Auckland, gdzie w nocy czekało na brzegu 12 tys. kibiców, podkreślano, że jachty monotypowe startujące w tej edycji Volvo Ocean Race bardzo uatrakcyjniły wyścig. Rywalizacja jest niezwykle wyrównana. Etapowe zwycięstwa mają już na koncie cztery załogi. Podczas czwartego etapu, po 17 dniach żeglugi, różnica między pierwszym a piątym jachtem wynosiła zaledwie 3,2 mili. Dlatego trudno dziś typować zwycięzcę. Faworyzowany holenderski Team Brunel żegluje ambitnie, ale ustępuje rywalom. Zespół Abu Dhabi Ocean Racing pływa szybko, ale nierówno – potknięcia przy tak wyrównanym poziomie kosztują sporo. Największym zaskoczeniem jest pozycja chińskiego jachtu „Dongfeng". Podczas etapu do Nowej Zelandii na pokładzie było dwóch Chińczyków oraz armia zacięźna z Francji, Szwecji i USA. Załoga żegluje bardzo sprawnie, a Francuz Pascal Bidégorry pełniący funkcję nawigatora w zasadzie nie popełnia błędów. Jego rodak Charles Caudrelier doskonale się sprawdza w roli skippera (w poprzedniej edycji był trymerem i sternikiem na pokładzie zwycięskiej „Groupamy"). Coraz głośniej mówi się o tym, że sukcesy międzynarodowej ekipy pod banderą Chin doprowadzą do stworzenia w pełni chińskiej narodowej załogi na kolejną edycję regat.

Czwarty etap wygrała hiszpańska załoga Mapfre, przed ekipą Abu Dhabi Ocean Racing oraz chińskim Dongfeng Race Team. Żeglarze zmierzyli się ze strefą słabych wiatrów, napotkali też wyspy stwarzające okazje do ciekawych rozwiązań taktycznych. Etap trzymał widzów w napięciu od startu do mety. Jachty żeglowały bardzo blisko siebie, często zmieniał się prowadzący i do końca nie było wiadomo, kto wygra.

Po wyjściu floty na otwarty Pacyfik dominowały słabe wiatry z południa, więc nawigatorzy postanowili płynąć dalej na wschód. Team SCA oraz Team Brunel popłynęły najdalej ku wschodzącemu słońcu, by tam szukać świeżego wiatru. Początkowo stracili na tym około 100 mil, ale później się okazało, że plan był dobry, bo Holendrzy żeglowali na czele z przewagą 80 mil. Inni jednak odrabiali straty i widać było, że jacht „Brunel" dowodzony przez Bouwe Bekkinga jest nieco wolniejszy od pozostałych jednostek. Holendrzy roztrwonili przewagę w tydzień.

Na prowadzenie wyszły załogi Dongfeng Race Team i Abu Dhabi Ocean Racing. Chińczycy borykali się z awariami technicznymi i przez kilka dni zamykali stawkę. Jednak kiedy uporali się z problemami, szybko odrobili straty. Zaskakuje sprawność tej załogi – pomimo konieczności dokonywania napraw na pokładzie i złamania rutynowego harmonogramu wacht potrafili walczyć o zwycięstwo.

Przed metą na prowadzenie wyszedł jacht „Mapfre", co było zaskakujące chyba nawet dla samej załogi. Hiszpanie w słabym przeciwnym wietrze żeglowali uważnie, pilnując niewielkiej przewagi. Po 20 dniach spędzonych w morzu i przepłynięciu 5200 mil pokonali Abu Dhabi Ocean Racing o niecałe cztery i pół minuty oraz Dongfeng Race Team o osiem minut. Kiedy skippera Ikera Martíneza zastąpił Xabi Fernández, będący dotąd nieco w cieniu sławnego przyjaciela, załoga zaczęła żeglować szybko i skutecznie. Od piątego etapu na pokład wraca jednak Iker – może to wpłynąć pozytywnie na wyniki albo popsuć atmosferę w zespole.

Marek Słodownik

Czwarty etap wygrała załoga Mapfre. Czy Hiszpanie dogonią liderów?

FOT. MATT KNIGHTON/ ABU DHABI OCEAN RACING, SAM GREENFIELD / DONGFENG RACE TEAM, FRANCISCO VIGNALE / MAPFRE

Przygotowania do Pucharu Ameryki

Chociaż do regat o Puchar Ameryki pozostały jeszcze ponad dwa lata (imprezę zaplanowano na czerwiec 2017 roku), najważniejsi gracze rozpoczynają intensywne przygotowania. Udział w eliminacjach zapowiedziało sześć zespołów: obrońca trofeum Oracle Team USA, brytyjski Ben Ainslie Racing, włoski Luna Rossa Challenge, szwedzki Artemis Racing, Team France oraz Emirates Team New Zealand. Finały zostaną rozegrane na Bermudach (atlantyckie terytorium zależne Wielkiej Brytanii). W walce o organizację regat brytyjskie wyspy pokonały San Francisco i Chicago. Decydujące były inwestycje lokalnych władz, zwolnienia podatkowe, duże znaczenie miała też doskonała aplikacja wsparta rządowymi gwarancjami.

Załogi będą rywalizować na nowych (wciąż projektowanych), nieco mniejszych katamaranach o długości 62 stóp, wyposażonych w skrzydła wodne. Po ostatnich bardzo widowiskowych finałach niewielu wyobrażało sobie powrót do jachtów jednokadłubowych. Konstruktorzy zapowiadają, że nowe jednostki będą żeglować z prędkością do 50 węzłów. Zmniejszono liczbę żeglarzy – teraz na pokładzie będzie zaledwie osiem osób. Skromniejsze będą też zespoły brzegowe. To wszystko podobno z oszczędności, ale raczej trudno uwierzyć w te intencje. Amerykanie na obronę pucharu w poprzedniej edycji wydali – według niektórych szacunków – nawet 200 milionów dolarów. Nowe jachty zostaną zwodowane w styczniu 2017 roku.

Nie wszystkie ekipy mają zagwarantowany komfort przygotowań. Francuzi balansują na krawędzi – zespół Francka Cammasa nie traci determinacji, mimo że nieco odstaje od rywali w zaawansowaniu prac projektowych i kompletowaniu załogi. Ciekawe rzeczy dzieją się także na rynku transferowym. Ze szwedzką ekipą Artemis Racing odnowił kontrakt francuski specjalista od wielokadłubowców Loïck Peyron, którego nie chciano w zespole Team France. Brytyjczyków z Ben Ainslie Racing zasilił Paul Godison, złoty medalista olimpijski i były mistrz świata w klasie Laser.

Księżna Kate otrzymuje od Bena Ainslie koszulkę dla syna George'a. Fot. Mark Lloyd

Treningowy katamaran Brytyjczyków. Fot. Alex Palmer

Włosi chcą natomiast pozyskać skippera załogi nowozelandzkiej – Deana Barkera. Gdyby doszło do tego transferu, byłaby to sensacja. O kłopotach Nowozelandczyków mówi się coraz głośniej, zespół wciąż nie ma podpisanych umów sponsorskich, a utrzymanie ekipy, nawet ograniczonej do zaplecza projektowego i kluczowych żeglarzy, kosztuje ponad 200 tys. dolarów nowozelandzkich miesięcznie.

Ogłoszono już listę portów, w których odbędą się imprezy cyklu America's Cup World Series, czyli regaty promocyjne rozgrywane na katamaranach 45-stopowych. To Cagliari (włoska Sardynia), Portsmouth (Wielka Brytania), Göteborg (Szwecja) i Hamilton (Bermudy). Co ciekawe, punkty zdobyte podczas regat na małych katamaranach będą się liczyć w późniejszych eliminacjach do wielkiego finału. Ma to zachęcić najlepszych zawodników do udziału w rywalizacji i przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności regat. W sezonie 2016 będzie pięć lub sześć imprez cyklu America's Cup World Series.

45-stopowe katamarany ze skrzydłami zostały zmodyfikowane. Przede wszystkim, wzorem dużych pucharowych jednostek, wyposażono je w hydroskrzydła. Zamiast rumpli będą koła sterowe. Zmiany dotyczą także części podwodnej. Dlatego zespoły zamawiają nowe jachty, najsilniejsze ekipy nawet po dwie jednostki.

Zapowiedziano kontynuację regat dla młodych załóg Red Bull Youth America's Cup. Jeszcze nie ogłoszono naboru, ale już 30 załóg wyraziło chęć startu. Sporą atrakcją finałów będzie też rywalizacja jachtów klasy J, które o srebrny dzban ścigały się w latach międzywojennych. Udział zapowiedziało już ośmiu armatorów tych jednostek. Gdyby wszyscy zjawili się na starcie, byłby to rekord frekwencji w klasie uważanej za najpiękniejszą w dziejach żeglarstwa.

Marek Słodownik

Amerykanie testowali nowy katamaran AC45 w San Francisco. Fot. Balazs Gardi

Włosi szlifują formę na dwóch jachtach. Fot. Carlo Borlenghi

REGENERUJEMY CZĘŚCI DO OGRZEWAŃ POSTOJOWYCH
W JACHTACH ORAZ ŁODZIACH MOTOROWYCH
serwis 83 371 54 66, serwis@kotpol.pl
regeneracja 83 371 54 65, kotpol@kotpol.pl
www.kotpol.pl

KOTPOL
ROK ZAŁOŻENIA 1985
P.U.H.P. KOTPOL Tadeusz Kot
21-560 Międzyrzec Podlaski, ul. Kościuszki 80

OFERUJEMY:
- regenerację części zamiennych do ogrzewań firm Webasto i Eberspächer
- dostawę części zamiennych nowych po konkurencyjnych cenach
- naprawy całych ogrzewań częściami nowymi i regenerowanymi
- naprawy ogrzewań dostarczonych przesyłką kurierską - po weryfikacji uszkodzeń i uzgodnieniu ceny usługi ogrzewanie jest naprawiane i odsyłane

Na oferowane wyroby udzielamy rocznej gwarancji!
Cena podzespołów regenerowanych to ok. 50% ceny nowych

Mazurskie domy na wodzie

Michał Szafrański z Giżycka, pomysłodawca budowy wielu śródlądowych houseboatów, zainicjował produkcję laminatowych domów na wodzie. Aquaner powstaje w stoczni Delphia Yachts. Wodowanie zaplanowano na czerwiec. Czy ta ciekawa konstrukcja wpisze się w krajobraz mazurskich akwenów i zmieni nasze myślenie o wypoczynku na szlaku wielkich jezior?

Aquanery z Olecka mają być atrakcyjną propozycją dla tych wszystkich, którzy mają coraz większe problemy ze znalezieniem wolnego miejsca i spokoju w zatłoczonych ośrodkach wypoczynkowych. Pozwolą mieszkańcom zaszyć się w wybranym odludnym miejscu Mazur. To także ciekawa oferta dla szefów hoteli – dzięki pływającym domkom letniskowym, wyposażonym w instalacje grzewcze i wszystkie elementy tradycyjnych apartamentów, mogą poszerzyć swoją wakacyjną ofertę.

Domy będą dostępne w dwóch rozmiarach. Większy, o długości 11,5 m i powierzchni użytkowej około 29 m kw. (nie licząc tarasów górnego, dziobowego i rufowego), pomieści obszerny salon z kuchnią w formie wyspy pośrodku pomieszczenia oraz dwa pokoje z łazienkami. Mniejszy, o długości 8,6 m, będzie mieć powierzchnię użytkową ponad 19 m kw. Znajdą się w nim salon z burtowym aneksem kuchennym oraz sypialnia z łazienką. Na dachach obu jednostek zaprojektowano pokład wypoczynkowy połączony schodami z rufową oraz dziobową platformą kąpielową. Łazienki będą wyposażone w prysznice, toalety i umywalki, a w kambuzie znajdzie się lodówka, kuchenka gazowa i zlewozmywak. Indywidualni armatorzy będą mogli dowolnie aranżować swój pływający dom, wybierając kolory materiałów wykończeniowych, dowolny sprzęt RTV i AGD, systemy audio, grille, a nawet rozkładane zjeżdżalnie.

Aquanery o długości 11,5 metra będą mieć dwie sypialnie i salon z wyspową kuchnią.

Na dachu zaprojektowano pokład połączony schodami z rufową i dziobową platformą kąpielową.

Aquanera możemy zacumować do dowolnego pomostu lub nabrzeża osłoniętego przed zafalowaniem. Według obowiązujących przepisów, z nabrzeży możemy korzystać bez pozwoleń i opłat. W takim domku można też zamieszkać na stałe, nie martwiąc się o koszty związane z zakupem działki i budową tradycyjnego budynku. Musimy jedynie zadbać o energię, wodę i odbiór nieczystości. Aquanery będą wyposażone w generatory prądu. W pływakach znajdą się zbiorniki na wodę. Będzie też zbiornik na nieczystości. Jednostka ma zapewnić wygodny tygodniowy wypoczynek bez konieczności uzupełniania zapasów wody, paliwa i energii. Dom będzie mieć uciągowy silnik przyczepny ukryty pod wygłuszającą pokrywą. Na większej jednostce – silnik o mocy 60 KM, na mniejszej – o mocy 30 KM lub większej.

Arek Rejs

Szwedzka firma Agapi oferuje łodzie typu RIB z kabiną. Model Agapi 950 jest pierwszym zbudowanym od początku do końca w stoczni Delphia Yachts.

81 km/h na łodzi Agapi 950

W październikowym numerze „Wiatru" opublikowaliśmy test kabinowej łodzi RIB Agapi 750. Kilka tygodni później otrzymałem zaproszenie na test nowego, prawie 10-metrowego modelu Agapi 950. Początek grudnia w Sztokholmie – ciepła bielizna obowiązkowa.

Agapi to szwedzka firma rodzinna założona przez małżeństwo Pedera Asplunda i Alejandrę Levinas Asplund. Kilka lat temu Peder postanowił odmienić swoje życie, rzucił posadę w dużej firmie telekomunikacyjnej i zaczął budować łodzie RIB. Najpierw projektował pokłady do istniejących modeli, później w chińskiej stoczni zaczęły powstawać pierwsze zupełnie nowe łodzie RIB z kabiną. Rok temu Peder rozpoczął rozmowy ze stocznią Delphia Yachts i wkrótce przeniósł produkcję do Polski. RIB Agapi 950 jest pierwszą jednostką Pedera zbudowaną od początku do końca w oleckiej stoczni. Szwedzi są zachwyceni współpracą z polską firmą oraz jakością dostarczanych produktów. W każdej rozmowie dodają, by nie zapomnieć napisać, że łodzie Agapi powstają właśnie u nas.

W Sztokholmie testowaliśmy prototypowy model – z tymczasowymi tubami pneumatycznymi, bez ogrzewania i kilku drobnych elementów wyposażenia. Nie miało to jednak wpływu na właściwości nautyczne łodzi. Agapi 950 to jednostka ponad dwa metry dłuższa i prawie pół metra szersza od Agapi 750, a wciąż łatwa w transporcie. W kokpicie oprócz dwuosobowego fotela sternika ma o wiele większą kanapę w kształcie litery U, a w kabinie – osobne pomieszczenie z toaletą i umywalką oraz dodatkowe dwuosobowe miejsce noclegowe. Na rufie łodzi jest jeszcze jedna trzyosobowa kanapa zwrócona w kierunku platformy kąpielowej. Aby przejść na platformę, musimy przekroczyć oparcie kanapy. Po odpięciu dwóch blokad przy oparciu możemy je swobodnie przesuwać ku rufie lub ku dziobowi. Powstaje wtedy szerokie łóżko z jednej lub z drugiej strony. Jeśli potrzebujemy więcej miejsca w kokpicie, możemy złożyć boczne siedziska.

Prosta i funkcjonalna sterówka.

W podłodze kokpitu są dwa gniazda do montażu stołu składającego się z dwóch osobnych blatów z nogami. Możemy więc, w razie potrzeby, rozstawić tylko pół stołu. Blaty i obie nogi chowamy w uchwytach pod klapą hydraulicznie unoszonego schowka na rufie. Łódź może mieć silnik wewnętrzny – wówczas zajmuje on większość przestrzeni schowka. Kolejną niespodzianką jest pomysłowo skonstruowany fotel sternika. Wystarczy odpiąć dwie klamry i oparcie fotela staje się siedziskiem dodatkowej dwuosobowej

Otwarta dziobowa kabina sypialna.

W podłodze kokpitu znajdują się gniazda do montażu stołu.

Dno o przekroju ostrego V tnie fale jak nóż, bez ciężkich uderzeń o wodę.

Agapi 950 to wygodny jacht motorowy, którym możemy podróżować nawet w bardzo trudnych warunkach.

kanapy. Podobne rozwiązanie zastosowano w Agapi 750, ale tam pod fotelem sternika ukryty był mały kambuz. Na naszej jednostce kambuz jest w wolnej przestrzeni przed stanowiskiem sterowania, na prawo od zejściówki. Pod fotelem sternika mamy natomiast kolejny schowek oraz szufladową lodówkę.

Kabina Agapi 950 jest prosta, ale wygodna i funkcjonalna. Przy zejściówce, na lewej burcie, znajduje się niewielka toaleta z umywalką. Po prawej jest dwuosobowe łóżko sięgające głęboko pod stanowisko sternika. Dziobowa kabina armatorska, z szerokim trójkątnym łóżkiem, jest otwarta, ale można ją oddzielić dodatkową zasłoną. Naturalne światło wpada do wnętrza przez otwierane bulaje w niskiej nadbudówce, duży świetlik nad łóżkiem w kabinie armatora i zejściówkę.

Czas założyć na siebie wszystkie ciepłe rzeczy i opuścić marinę. Mamy szczęście, bo choć towarzyszy nam niewielki mróz, niebo jest w miarę czyste, a co najważniejsze – nie pada zapowiadany deszcz. Brakuje nam jedynie morskiego zafalowania, na którym moglibyśmy sprawdzić dzielność łodzi. Na szczęście kilka mijanych promów wytwarza większe sztuczne fale.

Łódź napędzana jest silnikiem Yamaha V8 o mocy 350 KM. Według Pedera, to najlepsza moc dla naszej jednostki. Na pawęży można zamocować także dwa motory, każdy o mocy 300 KM, jednak przy takim zestawie sternik powinien być doświadczonym motorowodniakiem. Agapi 950 bez trudu rozpędza się do prędkości ponad 44 węzłów, czyli ponad 81 km/h (przy obrotach około 5300 rpm). Przy maksymalnej prędkości spalanie wynosi 113,8 l/h. Wystarczy jednak lekko odpuścić manetkę do 30, 35 węzłów, aby spalanie spadło niemal o połowę do około 65 l/h (przy obrotach poniżej 4500 rpm). Przy tej prędkości spada także hałas wywoływany głównie pędem wiatru.

Doskonale sprawdza się wysoka owiewka, która skutecznie chroni przed wiatrem. Mimo mrozu i dużej prędkości możemy swobodnie wykonywać wszystkie manewry. Ostry zwrot przy pełnej prędkości nie robi na łodzi wielkiego wrażenia, a my nie musimy się obawiać, że zostaniemy wyrzuceni z fotela. Dno o przekroju ostrego V tnie kilwatery przepływających promów jak nóż, bez ciężkich uderzeń o wodę. Podróż jest naprawdę przyjemna. Sternik czuje się jak kierowca luksusowego samochodu terenowego.

Agapi 950 to wygodny rodzinny jacht motorowy, którym możemy podróżować nawet w bardzo trudnych warunkach. Armatorowi zawsze zapewni sporą dawkę adrenaliny. Łódź możemy holować za odpowiednio mocnym autem, najlepiej na przyczepie oferowanej razem z jachtem. Wówczas są dla nas dostępne wszystkie akweny, na których nie obowiązuje zakaz korzystania z silników spalinowych. Poza tym nie musimy mieć stałego miejsca w marinie, bo możemy trzymać łódź w garażu lub przed domem.

Tekst i zdjęcia Arek Rejs

Agapi 950	
Długość	9,92 m
Szerokość bez tub	3,06 m
Szerokość tub przednich	300 mm
Szerokość tub tylnych	550 mm
Zanurzenie	0,45 m
Waga (bez silnika)	2 000 kg
Zbiornik paliwa	300 l
Zbiornik wody	80 l
Moc silników przyczepnych od 300 KM do 600 KM	

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Piotr Stelmarczyk, Zbigniew Malicki, Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Krzysztof Olejnik, Wojciech Artyniew, Marek Karbowski, Paula Kopyłowicz.
PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza
WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

Magazyn „Wiatr" jest monitorowany przez Instytut Monitorowania Mediów.

MAGAZYN „WIATR" JEST LAUREATEM NAGRODY POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO
ZŁOTY DZWON 2013

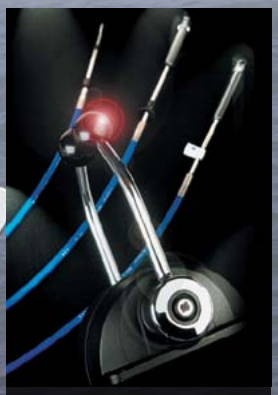
Lista punktów dystrybucji magazynu „WIATR" znajduje się na stronie portalu www.wiatr.pl

ULTRAFLEX

HYDRAULICZNE
I ELEKTRO-HYDRAULICZNE
SYSTEMY STEROWANIA

KOŁA STEROWE

MECHANICZNE SYSTEMY
STEROWANIA



MECHANICZNE SYSTEMY
KONTROLI

PANELE WYŁĄCZNIKÓW
I INSTRUMENTY

MARINCO

MORSKIE WYPOSAŻENIE
ELEKTRYCZNE

RITCHIE NAVIGATION

KOMPASY MAGNETYCZNE

UFLEX

ŚWIEŻA WODA I POMPY
ZĘZOWE

SHURflo
Pentair Water

MORSKI SYSTEM
MONITOROWANIA

wema

MORSKIE POMPY
I DMUCHAWY

PARKER

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR W POLSCE

Parker Poland Sp. z o.o.
Cząstków Polski 171, 05-152 Czosnów
tel. +48 22 785 11 11, fax +48 22 785 09 99
e-mail: parker@parker.com.pl, www.parker.com.pl

seajet

Twoja łódź, nasza pasja

Zabezpiecz kadłub swojej łodzi przed porastaniem stosując farby Seajet. Seajet jest marką japońskiego koncernu Chugoku Marine Paints, światowego lidera w produkcji morskich powłok ochronnych od 1917 roku.

seajet

www.seajet.pl

Dystrybucja: CMS Spółka z o.o. 70-800 Szczecin ul. Przestrzenna 11, Infolinia: 801 508 560, komórki: 913 508 560, e-mail: info@farbyjachtowe.pl, www.farbyjachtowe.pl

Używaj biocydów bezpiecznie. Zawsze czytaj etykiete i karte informacyjna przed uzyciem