UBEZPIECZENIA: PORADNIK „WIATRU” I FIRMY PANTAENIUS

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych KWIECIEŃ 2016

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

SPOWIEDŹ CICHOCKIEGO

Męska rozmowa na Atlantyku

Mobilna aplikacja Wiatr

NOWE TARGI NA ŚLĄSKU
Wiatr i Woda jesienią w Katowicach

CZARTERY BAREK
Tydzień na Pętli Żuławskiej

TRIBORD
DESIGNED BY WATER

KURTKA ŻEGLARSKA OFFSHOROA

399,99 zł

Ta nieprzemakalna i oddychająca kurtka doskonale chroni przed deszczem, wiatrem i ochlapaniem wodą. Idealna dla żeglarza, który chciałby zwiększyć częstotliwość żeglowania w złych warunkach pogodowych.

Dostępna również w wersji damskiej.

Kolory: czerwony, granatowy.

Nr ref: 8319501, 8319503

Rozmiar: od S do XXXL

ODDYCHALNOŚĆ

NIEPRZEMAKALNOŚĆ
WIATROSZCZELNOŚĆ

WIDOCZNOŚĆ

WYSOKI KOŁNIERZ

MANSZETY
NA NADGARSTKACH

PRODUKT DOSTĘPNY W SKLEPACH DECATHLON ORAZ NA decathlon.pl KUPUJ ONLINE

GO BEYOND

NPC North Panel Cloth
NPL North Panel Laminate
3DL Molded Laminate
3DI Molded Composite

ŻEGLUJ BEZPIECZNIE
ŻEGLUJ SZYBCIEJ

Nie musisz rozumieć jak technologia North Sails wpływa na osiągi i żywotność Twojego turystycznego żagla, ale na pewno to odczujesz.

NORTH SAILS POLSKA
58 352 37 13
info@pl.northsails.com

Onne van der Wal photo

northsails.com

NORTH SAILS

Dobrych wiatrów w nowym sezonie

Szymon Kuczyński, który w tym wydaniu „Wiatru" podsumowuje swój okołoziemski rejs, w pracy za biurkiem wytrzymał miesiąc. Piotr Kuźniar, laureat plebiscytu Żeglarz Roku 2015 Magazynu „Wiatr", także zrezygnował przed laty z zarobkowania na lądzie, by móc całkowicie poświęcić czas antarktycznym rejsom na jachcie „Selma Expeditions". Olek Hanusz rzucił robotę w stoczni produkującej ekskluzywne łodzie motorowe i zbudował własną – drewnianą mieczówkę bez kabiny, z gaflowym żaglem, o długości zaledwie 6,53 metra. Najpierw pożeglował nią na Maderę, później na Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Zielonego Przylądka, aż wreszcie przepłynął Atlantyk – rejs Olka z Mindelo na Martynikę trwał ponad 19 dni. Także Tomasz Cichocki zrezygnował przed laty z prowadzenia firmy, do której nie miał serca, by móc żeglować i organizować oceaniczne projekty.

Na łamach tego wydania „Wiatru" poświęcamy uwagę czterem niezwykłym postaciom polskiego żeglarstwa. Czterem osobowościom. Każdy z tych żeglarzy płynie przez życie własnym kursem. Każdy na innej łódce. Co zatem ich łączy? Właśnie to, że wszystko postawili na jedną kartę, żeglarstwo jest dla nich ważniejsze od uporządkowanej codzienności i finansowej stabilizacji. Aż się cisną na usta słowa Pompejusza wypowiedziane podczas rejsu statkiem w czasie burzy: „Navigare necesse est, vivere non est necesse" – żeglowanie jest koniecznością, życie nie jest. Dobrochna Nowak dokonała swoistej młodzieżowej parafrazy tych słów, która być może bardziej trafia do pokolenia dzisiejszych dzwudziesto- i trzydziestolatków. Gdy kilka lat temu Szymon Kuczyński zapytał swą dziewczynę: „Co byś chciała robić w życiu?", usłyszał krótką i prostą odpowiedź: „Żeglować i pić piwo".

Piszę o tym nie po to, byście rzucili robotę, trzasnęli drzwiami i wyruszali na oceany. Ale po to, by przygody i opowieści znanych żeglarzy stały się dla nas przedsezonową inspiracją. Wszystko w życiu jest ważne: praca, studia, kredyt, nowe mieszkanie, dzieci, balet, skrzypce, teściowa... Jednak w tym codziennym biegu nie może zabraknąć rejsów, regat, czarterów i żeglarskich kursów. U progu sezonu życzymy wam wspaniałych dni na pokładach. Bo szkoda życia, by stać na brzegu.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: TOMASZ CICHOCKI, FOT. PIOTR PAJDOWSKI

10 798 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.
www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania X-XI 2015, XII-I 2016, II-III 2016).

Początek sezonu w Decathlonie

Sztormiak Offshoroa (oferta limitowana).

Polo Dry 500.

Spodenki Dry 500.

Akcja „Rozwiń żagle" zagości w 15 sklepach firmy Decathlon – zapraszamy na handlowy początek wodniackiego sezonu od 7 do 30 kwietnia. Poznamy produkty z nowej kolekcji marki Tribord i zrobimy zakupy w atrakcyjnych cenach. Partnerem akcji „Rozwiń żagle" jest magazyn „Wiatr".

Czego możemy się spodziewać? Na wybrane zestawy odzieżowe otrzymamy rabat w wysokości 15 proc. Na przykład jeśli upatrzymy sobie nieprzemakalną i oddychającą kurtkę żeglarską Offshoroa 500 (cena: 399,99 zł) i dobierzemy do kompletu sztormiakowe spodnie (399,99 zł) – na zakup zestawu dostaniemy zniżkę. Offshoroa 500 oferowana jest w kolorach czerwonym i ciemnogranatowym. Kurtka ma podwójne ściągacze na rzepy w mankietach. Dwie kieszenie boczne na dłonie, dwie przednie cargo, dwie piersiowe zamykane na nieprzemakalny silikonowy suwak oraz kieszeń wewnętrzną. Jest także kieszeń na telefon komórkowy z wyjściem na słuchawki. Przedni podwójny zamek (rozsuwany od góry i od dołu) zabezpieczono zakładką mocowaną na rzepy. U dołu kurtka ma ściągacz, a z tyłu – wzmocnienie w okolicy bioder i pośladków. Chowany kaptur z daszkiem i trzema regulacjami łatwo dopasujemy do głowy.

To oczywiście nie koniec promocyjnych ofert. Popularne mokasyny żeglarskie także można upolować z rabatem 15 proc. – wystarczy zakupić dwie pary. Akcja „Rozwiń żagle" obejmuje również topowe modele z żeglarskiej kolekcji Tribord. Jeśli ktoś planował zakup nieprzemakalnej i oddychające kurtki Ozean 900 (849,99 zł) i dorzuci do koszyka także spodnie Ozena 900 (849,99 zł) – również otrzyma rabat w wysokości 15 proc.

W sklepach objętych akcją „Rozwiń żagle" dostępna będzie nieprzemakalna i oddychająca lekka kurtka żeglarska Offshoroa (249,99 zł). Występuje w trzech kolorach (niebieskim, czerwonym i eleganckim ciemnym granacie). Ma regulowany kaptur ze ściągaczami, dwie przednie kieszenie na suwak, jedną wewnętrzną oraz rzepy ściągające w mankietach.

Koniecznie zwróćcie uwagę na produkty żeglarskie do codziennego użytku. Zachwyci was nowa koszulka polo Dry 500 z klejonymi szwami (119,99 zł) – rozciągliwa i bardzo przyjemna w dotyku. Szybko schnie, zapewnia swobodę ruchów i chroni przed promieniowaniem UV.

Niezwykłą wygodę zapewnią też spodnie Dry 500 (149,99 zł) ze wzmocnieniami ripstop na kolanach i pośladkach. Są solidne, ale jednocześnie lekkie i elastyczne. Poza tym mają aż siedem kieszeni, w tym cztery zapinane. Na lato przydadzą się krótkie spodnie żeglarskie Dry 500 (119,99 zł) lub spodenki Kostadle (79,99 zł) – świetnie skrojone i uszyte z wytrzymałej tkaniny. Występują w kilku kolorach i rozmiarach. Jak co roku przebojem będą mokasyny żeglarskie Clipper (199,99 zł).

Miłośnikom codziennej żeglarskiej elegancji przypadną do gustu koszule Kostadle z filtrem UV (męskie i damskie, w jasnych odcieniach lub w kolorze niebieskim). Uszyto je z miękkich tkanin łączących zalety bawełny i wygodę elastanu. Z przodu mamy dwie kieszenie na guziki, a na rękawach – szlufki i guzik do podwinięcia.

Buty żeglarskie Clipper.

Pozostałe szczegóły oferty znajdziecie na stronie www.decathlon.pl oraz w gazetce handlowej dostępnej w sklepach. Od 7 kwietnia rozwijamy żagle w Warszawie (Targówek, Okęcie i Reduta), Piasecznie, Bielsku-Białej, Poznaniu (Swadzim i Franowo), Białymstoku, Rumi, Krakowie (Zakopianka i Plaza), Gdańsku (Kartuska i Przymorze), Wrocławiu (Bielany) i Szczecinie (Ustowo). Kolekcję Ozean 900 i kolekcję odzieży letniej z linii Dry można zobaczyć w warszawskim sklepie na Targówku (ul. Geodezyjna 76) oraz w Piasecznie (ul. Puławska 37).

Adresy wszystkich sklepów znajdziecie na stronie www.decathlon.pl.

XVI

11-14.08.2016

Regaty Unity Line

Świnoujście-Kołobrzeg-Świnoujście

W dniach 11-14.08.2016 r. na trasie Świnoujście-Kołobrzeg-Świnoujście odbędą się XVI Regaty Unity Line. Jak co roku, operator promowy Unity Line, przygotowuje prawdziwą ucztę dla wszystkich miłośników żagli. Dzięki pasji i profesjonalnemu podejściu organizatorów, na wodach Bałtyku udało się stworzyć rozpoznawalną imprezę, która przyciąga setki zawodników z Polski, Niemiec, Danii i Szwecji.

W poprzednich edycjach udział brali tacy reprezentanci żeglarskiego świata jak chociażby Joanna Pajkowska, Marta Szilatijs-Obiegło, Szymon Kuczyński, Uwe Rottgering, którzy mają za sobą rejsy dookoła świata oraz Radek Kowalczyk - dwukrotny uczestnik Mini Transat. Tradycyjnie uczestnicy regat będą rywalizować w trzech kategoriach – ORC,KWR i Open. Choć obecnie pogoda pozostaje niewiadomą, niezależnie od niej, już teraz możemy zagwarantować najwyższej jakości sportowe emocje. Regaty te są także pięknym widowiskiem dla plażowej publiczności na plażach od Świnoujścia do Kołobrzegu.

Żeglarz Roku nagrodzony na targach

FOT. WOJCIECH NIEWIŃSKI / TARGI WIATR I WODA

Piotr Kuźniar odebrał nagrody w sali konferencyjnej podczas targów Wiatr i Woda.

FOT. KAMILA OSTROWSKA

Paweł Tarnowski odbiera gratulacje oraz kurtkę Henri Lloyd Offshore Elite od Anny Galczewskiej i Andrzeja Schuetz’a.

Piotr Kuźniar, laureat trzeciej edycji plebiscytu Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr”, spotkał się w Warszawie z czytelnikami i gośćmi targów Wiatr i Woda. Kapitan jachtu „Selma Expeditions” opowiedział o ubiegłorocznych rejsach na Morze Rossa (w trakcie wyprawy Selma – Antarktyda – Wytrwałość) i Przejście Północno-Zachodnie (podczas projektu Śladami Amundsena i Północnych Wypraw Polarnych), szczególną uwagę poświęcając technicznym aspektom żeglowania w trudnych warunkach lodowych. Kapitan Kuźniar odebrał statuetkę konkursu oraz nagrody. Część z nich przekazał innym żeglarzom. Kurtkę Henri Lloyd Offshore Elite ufundowaną przez firmę Henri Lloyd (www.henrilloyd.pl) będzie nosił Paweł Tarnowski, zdobywca trzeciego miejsca, nominowany za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X. Nagrodę wręczali Anna Galczewska, dyrektor sprzedaży i marketingu w Henri Lloyd Polska, oraz Andrzej Schuetz, dyrektor Henri Lloyd Polska. Paweł podziękował za wyróżnienie i wymienił kilka zdań z kapitanem Kuźniarem – to było piękne spotkanie dwóch żeglarskich pokoleń i dwóch żeglarskich światów, tak odległych, a jednocześnie, dzięki pasji i zaangażowaniu obu postaci, tak sobie bliskich.

Voucher na weekendowy pobyt dla dwóch osób z odnową biologiczną w Centralnym Ośrodku Sportu Akademickiego AZS – hotel „Galion” w Gdańsku, ufundowany przez Orvaldi Adventure, otrzymał Jacek Błaszczyk, zasłużony trener TS Kuźnia Rybnik, jednego z największych klubów regatowych z południa Polski. – Żeglarska przygoda czeka za progiem, trzeba tylko ją znaleźć. W jej poszukiwaniu wcale nie są najważniejsze pieniądze. Liczy się pasja, przygotowanie i wytrwałość. Ale najpierw trzeba tę pasję rozbudzić, a później nią pokierować. I tutaj ogromna rola trenerów, właśnie takich jak Jacek Błaszczyk – powiedział Piotr Kuźniar. Nagrodę w imieniu Jacka Błaszczyka przebywającego na zgrupowaniu szkoleniowym, z rąk Bartłomieja Korpaka, sekretarza generalnego zarządu głównego AZS w Warszawie, odebrała żona trenera – Małgorzata Błaszczyk.

Laureat otrzymał także zegarek marki Nautica od firmy Zibi (www.timetrend.pl) – oficjalny zegarek Żeglarza Roku 2015 – oraz profesjonalną pneumatyczną kamizelkę ratunkową brytyjskiej marki International Safety Products ufundowaną przez firmę Parker Poland (www.parker.com.pl). Obie te nagrody Piotr Kuźniar przekazał na projekty edukacyjne „Selmy”. Na pokładzie jachtu zostaje kamera GoPro od firmy Freeway OMT, wyłącznego dystrybutora produktów GoPro w Polsce (www.freeway.com.pl). Dzięki niej powstaną filmy z kolejnych polarnych rejsów jachtu „Selma Expeditions”.

Nie wszyscy nominowani do konkursu mogli odebrać w Warszawie gratulacje i pamiątkowe dyplomy. Małgorzata Białecka, ubiegłoroczna wicemistrzyni Europy i tegoroczna mistrzyni świata, trenowała w Hiszpanii. Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński żeglowali w Rio de Janeiro. Karol Jabłoński latał na bojerach w Szwecji. Iwonę i Marka Tarczyńskich zatrzymały sprawy rodzinne w Laskowicach Pomorskich, ale odwiedzili targi dzień wcześniej i przyjęli nasze gratulacje za wspaniały rejs na Islandię i doskonały wynik w plebiscycie (drugie miejsce).

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO.

HENRI LLOYD

PARKER

NAUTICA WATCHES

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.

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 etykietę i kartę informacyjną przed użyciem. Pozwolenia na obrót: Seajet 031 - 5123/13, Seajet 032 - 6468/15, Seajet 033 - 5124/13, Seajet 034 - 6469/15, Seajet 035 -6471/15, Seajet 037 - 6470/15.

Piotr Kuźniar odbiera statuetkę plebiscytu. Gratulacje składa Krzysztof Olejnik. Fot. Kamila Ostrowska (3)

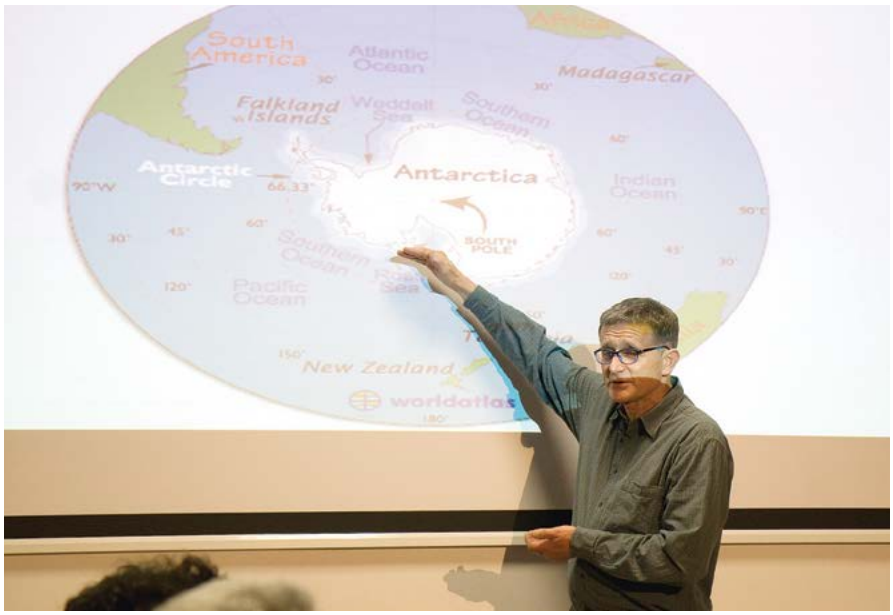
Piotr i Paweł w przyjacielskiej pogawędce.

Dziękujemy wszystkim czytelnikom, którzy oddali głosy. Dziękujemy nominowanym za udział w konkursie. Gorąco dziękujemy wszystkim fundatorom nagród. Szczególne podziękowania dla organizatorów targów Wiatr i Woda, dzięki którym mogliśmy podsumować konkurs podczas warszawskiej wystawy.

Krzysztof Olejnik

Rok sukcesów Żeglarza Roku 2015

W 2015 roku jacht „Selma Expeditions” dowodzony przez Piotra Kuźniara dotarł do południowego brzegu antarktycznego Morza Rossa – najzimniejszego akwenu na Ziemi. „Selma” ustanowiła żeglarski i morski rekord „Najdalej na południe” (78°43’926” szerokości geograficznej południowej). Następnie załoga dotarła do Wyspy Rossa i zdobyła wierzchołek góry Erebus (3794 metry nad poziomem morza) – jedynego aktywnego wulkanu na Antarktydzie. Ekspedycja była częścią wyprawy Selma – Antarktyda – Wytrwałość, która trwała aż 363 dni i była poświęcona Ernestowi Shackletonowi. Polski jacht pokonał 22 934 mile – po opłynięciu Hornu przemierzył Pacyfik, dotarł do Australii i wziął udział w regatach Sydney – Hobart. Etap z Tasmanii, przez dalekie południe i Morze Rossa, aż do Mar del Plata w Argentynie (od połowy stycznia do kwietnia 2015 roku) to aż 80 dni bez kontaktu z cywilizacją i żegluga po najmniej dostępnych wodach na świecie. – Spełnienie naszych marzeń było efektem wieloletnich przygotowań i treningów – mówił Piotr Kuźniar na łamach „Wiatru”. – Dotarliśmy do antarktycznej Zatoki Wielorybów. Żeglowaliśmy wzdłuż bariery lodowej w sztormowym lodowatym wietrze (temperatura spadała znacznie poniżej 20 stopni Celsjusza). Zajrzeliśmy w głąb krateru czynnego wulkanu. Odwiedziliśmy chatę sir Ernesta Shackletona, którego antarktyczne rejsy sprzed 100 lat są dla nas inspiracją. Dwie doby sztormowaliśmy w cieniu góry lodowej. Dotarliśmy też do Wyspy Piotra I. No i był jeszcze Horn i to dwukrotnie.



Kapitan Kuźniar opowiadał o technicznych aspektach żeglowania w trudnych warunkach lodowych.

Z Argentyny „Selma” wyruszyła w drugiej połowie kwietnia ubiegłego roku w rejs dookoła obu Ameryk. Piotr Kuźniar dowodził jachtem na szlaku przez Przejście Północno-Zachodnie, jedną z najtrudniejszych tras żeglarskich. Polska jednostka dołączyła do około 200 jachtów, które od czasu Amundsena odbyły rejs przez North West Passage. „Selma Expeditions” jest piątym jachtem pod polską banderą i jedenastym z polską załogą, który przemierzył ten szlak (z końcem listopada „Selma” dowodzona przez kapitana Tomka Łopatę powróciła do Patagonii. Przez dwa miesiące pokonała bez postojów ponad 8000 mil wzdłuż zachodnich wybrzeży obu Ameryk).

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO. HENRI LLOYD PARKER NAUTICA WATCHES

Stolica wiatru i wody

Targi Wiatr i Woda, najważniejsza branżowa wystawa w wodniackim kalendarzu, gościły w Warszawie w drugi weekend marca. W dwóch połączonych halach głównych oraz w trzeciej, namiotowej, swą ofertę przedstawiło 440 wystawców. Oglądaliśmy najnowsze jachty z krajowych i zagranicznych stoczni. Spotkaliśmy znanych żeglarzy, autorów książek i publicystów. W salach konferencyjnych odbywały się prelekcje i wykłady, a na targową scenę wchodzili medaliści mistrzostw świata i laureaci konkursów. Największe stoiska przygotowały firmy Power Boats Poland, Delphia Yachts, Parker Poland, Galeon, S-Yacht, Suzuki Marine, Northman, Taurus Sea Power oraz Yachts & Yachting. Co ciekawe, w targowych halach znów dominowały łodzie motorowe, choć nie brakowało ciekawych konstrukcji żaglowych – między innymi na stoiskach stoczni Balt Yacht, Northman i Delphia Yachts.

W targowy czwartek uczestniczyliśmy w premierze jachtu Nautika 1150 Voyage. W piątek rozstrzygnięto konkurs fotograficzny Pantaenius Jacht Foto. Zaprezentowano ofertę czarterów jachtów motorowych na berlińskich drogach wodnych – firma Yachtcharter Palme ma w swej flocie wiele polskich konstrukcji, nawet przekazywanie jachtów odbywa się tam w języku polskim. Uczestniczyliśmy też w uroczystym spotkaniu z okazji 10-lecia Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty. Prezes Sebastian Nietupski przedstawił działalność izby oraz wyzwania i szanse, jakie stoją przed jej członkami. W sobotę targowa scena należała do kadrowiczów z Energa Sailing Team Poland – zwiedzający wystawę mogli spotkać Piotra Myszkę, Przemysława Miarczyńskiego, Pawła Tarnowskiego, Maję Dziarnowską, Agatę Barwińską i Radosława Furmańskiego.

Sobota była zdecydowanie najbardziej atrakcyjnym dniem wystawy. Tego dnia zaprezentowano także żeglarskie projekty Szczecina i zaproszono gości na The Tall Ships Races Szczecin 2017. Przedstawiano program edukacji żeglarskiej Energa Sailing, Polską Ekstraklasę Żeglarską i cykl regat Polish Match Tour. Wystawę odwiedził także Szymon Kuczyński, który opowiadał o swoim samotnym rejsie dookoła świata (rozmowa z Szymonem w tym wydaniu „Wiatru").

W niedzielę w sali konferencyjnej Michał Korneszczuk (ubezpieczenia Pantaenius) opowiadał o najczęstszych wypadkach na wodzie. Maciej Olszewski z firmy Blue-Sails kusił słuchaczy rejsem wokół Brytyjskich Wysp Dziewiczych (ten skrawek Karaibów jest perłą regionu). Było też spotkanie żeglarzy budujących sklejkowe setki i przygotowujących się do regat Setką przez Atlantyk 2016.

Podczas uroczystego wieczoru wystawców firma Yacht Expo, właściciel marki Wiatr i Woda, zapowiedziała organizację targów jesiennych. Nową imprezę zaplanowano na listopad. O tym projekcie piszemy na kolejnych stronach.

Na stoiskach z jachtami dominowały łodzie motorowe.

FOT. MAGAZYN „WIATR"

SZYBCIEJ. CISZEJ. EKONOMICZNIEJ.
SUZUKI
Way of Life!
SUZUKI
DF6A
NOWOŚĆ
DF5A
DF4A
23,5 kg
NAJLŻEJSZY W SWOJEJ KLASIE
THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

Na sezon 2016 Suzuki wprowadza zupełnie nowe silniki zaburtowe DF4A, DF5A, DF6A, które zastąpią popularne 4-, 5- i 6-cio konne jednostki.

Nowe DF4A, DF5A i DF6A wyróżnia:
- Zupełnie nowa konstrukcja
- Najniższa waga swojej klasie - tylko 23,5 kg*
- Możliwość przechowywania na trzech stronach
- Nowy układ smarowania wymuszony z pompą olejową
- System szybkiego startu po długim przechowywaniu
- Obniżony poziom hałasu, wibracji i zużycia paliwa
- Wygodne uchwyty do przenoszenia
- Dostępność z dwoma długościami kolumny (15" i 20")

*wersja z kolumną S

www.marine.suzuki.pl

Nowe targi w Katowicach

Nowa hala zachwyca nowoczesną architekturą.

Tuż obok znajduje się katowicki Spodek.

Śląskie Targi Sportów Wodnych i Rekreacji Wiatr i Woda będą się odbywać w Katowicach w pierwszy weekend listopada (4-6.11.). Nowa impreza spółki Yacht Expo zagości w Międzynarodowym Centrum Kongresowym (www.mck.katowice.eu). Obiekt otwarty w ubiegłym roku, z trawnikami i alejkami spacerowymi na dachu, wzniesiono w centrum Katowic – tuż obok Spodka i nowej siedziby Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia.

Niezwykły budynek o długości 236 metrów (niewiele krótszy od „Titanica") ma powierzchnię 35 000 m kw. Jest jedną ze sztandarowych inwestycji miasta i należy do najnowocześniejszych w Europie. Budowa trwała cztery lata. Wydano 333,7 mln zł (w tym 182,2 mln zł z unijnych dotacji). Oprócz głównej sali wielofunkcyjnej centrum ma salę bankietową na tysiąc osób, audytorium, restaurację, kawiarnię i aż 18 sal konferencyjnych.

Mistrzostwa świata w grach komputerowych.

Pierwszą imprezę zorganizowano w tym miejscu w marcu 2015 roku – były to spektakularne mistrzostwa świata w grach komputerowych. Nową halę oraz Spodek odwiedziło ponad 104 tys. osób. Ostatnio obiekt gościł między innymi Kongres Świadków Jehowy, targi turystyczne, cukiernicze, komputerowe, nieruchomości oraz targi ślubne. Czy wystawa żeglarstwa i sportów wodnych wpisze się na stałe do kalendarza najważniejszych wydarzeń Górnego Śląska?

JACEK ORYL, prezes firmy Murator Expo, organizator targów Wiatr i Woda

Od dawna chcieliśmy organizować targi jesienne. To dobry termin dla wielu firm z branży, na przykład agencji czarterowych. Rozważaliśmy współpracę z targami Boatshow, rozmawialiśmy z Ostródą, zastanawialiśmy się nad organizacją imprezy w Gdańsku, ale po wielu dyskusjach wybór padł na Katowice. Miasto tworzy dobry klimat do współpracy i zapowiada duże kampanie promocyjne najważniejszych targowych wydarzeń – poznaliśmy, jak działają podczas Śląskich Targów Książki, które zorganizowaliśmy w nowej hali jesienią ubiegłego roku. Obiekt jest naprawdę imponujący.

Ceny dla wystawców z branży sportów wodnych będą w Katowicach zdecydowanie niższe niż w Warszawie – ze względów technicznych i organizacyjnych stolica jest bardzo drogim miejscem na organizację targów. Poza tym, mając w ofercie trzy imprezy (Warszawa, Gdynia i Katowice), będziemy mogli stałym klientom przedstawiać propozycje pakietowe. Za wcześnie, by wdawać się w szczegóły, ale wierzę, że firmy z branży potraktują ten projekt jak szansę na rozwój własnych biznesów. Nie sądzę, by odległość z Mazur czy z Pomorza miała dla stoczni decydujące znaczenie. Przecież wiele z nich transportuje jachty na targi paryskie (1600 km) czy na przykład na wystawę w angielskim Southampton (1700 km). Sądzę, iż warto odwiedzić Śląsk, by przedstawić tam swoją ofertę. Województwo śląskie należy do najmniejszych w kraju, ale ma aż 4,5 mln mieszkańców i bardzo silne tradycje w sportach wodnych.

By impreza odniosła sukces, konieczna jest mobilizacja największych stoczni. Będzie to spore wyzwanie logistyczne. Łodzie motorowe stoczni Parker Poland muszą pokonać z zakładu w Ostródzie 490 km. Jachty stoczni Galeon przejadą ze Straszyna 517 km. Delphie z Olecka – 544 km. A jednostki stoczni Northman z Węgorzewa muszą przejechać lądem aż 569 km. Łatwiejsze zadanie będą mieć zakłady z południa Polski. Na przykład firmę Mariner Yachts z Chełma Śląskiego dzieli od targów tylko 25 km, a Dalpol Yacht z Siemianowic Śląskich – zaledwie 8 km.

Śląsk szansą dla branży

Podczas marcowej wystawy w Warszawie o nowym projekcie rozmawialiśmy z Philipem Scottem, szefem stoczni Parker Poland i członkiem zarządu spółki Yacht Expo, do której należą targi Wiatr i Woda.

Magazyn „Wiatr": Skąd pomysł na śląskie targi sportów wodnych?

Philip Scott: Dopóki w Warszawie nie będzie centrum targowego z prawdziwego zdarzenia, nie będziemy mogli rozwijać targów Wiatr i Woda w stolicy. Z sentymentem wspominam wystawę na Stadionie Narodowym, to były rekordowe targi. Niestety na płycie panowały zbyt niskie temperatury i musieliśmy szukać nowego obiektu. Od dwóch lat gościmy w hali przy ul. Marsa 56c. Liczyliśmy, że w jej sąsiedztwie wyrośnie kolejna, ale się okazało, że budują nowy sklep do hurtowego handlu. Warszawa jest chyba jedyną stolicą w Europie bez nowoczesnego centrum targowego. Nawet w o wiele mniejszych ośrodkach, jak Kielce czy Ostróda, są wspaniałe obiekty. Stolica niestety została w tyle i niewiele wskazuje na to, by wkrótce mogło się to zmienić. Dla-

FOT. WWW.MCK.KATOWICE.EU (3)

tego chcąc rozwijać firmę i markę targów, postanowiliśmy zorganizować trzecią wystawę w nowym miejscu.

Dlaczego Katowice?

By zorganizować targi, oprócz hali i wystawców, potrzebujemy klientów zainteresowanych zakupem sprzętu. W grupie przedstawicieli czołowych producentów, udziałowców Yacht Expo, zastanawialiśmy się, gdzie mogłaby powstać nowa jesienna wystawa. I szybko doszliśmy do wniosku, że Katowice to najlepszy wybór. Śląsk i Zagłębie to ogromne aglomeracje skupiające wielu miłośników żeglarstwa i sportów wodnych. Goście z Krakowa mogą dojechać autostradą w godzinę. Z Opola – w półtorej godziny. A z Wrocławia – w dwie. Liczymy też na zwiedzających ze Słowacji i Czech. Na przykład mieszkańcy Ostrawy mają do Katowic zaledwie 90 km. Mogą też dotrzeć Austriacy i Słoweńcy. Oczywiście nie moglibyśmy podjąć decyzji o organizacji nowej imprezy, gdyby w centrum Katowic nie powstało nowoczesne centrum kongresowe.

Jak zapowiedź śląskich targów została przyjęta przez firmy z branży?

Z dużym zainteresowaniem. Zbudowanie nowej imprezy nigdy nie jest łatwe, ale liczymy, że producenci i importerzy sprzętu uwierzą w ten projekt i zaufają organizatorom z Murator Expo. Gdy przed laty rodziły się targi w Gdyni, nie brakowało sceptyków. A dziś niektórzy uważają, że wystawa na wodzie – z bezpośrednim dostępem do zatoki – bardziej wspiera sprzedaż niż targi w Warszawie. Mam nadzieję, że Śląsk także okaże się sukcesem.

Listopad to tradycyjny termin łódzkich targów Boatshow – lubianych przez wielu wystawców. Jak firmy zareagują na to, że mają dwie imprezy w miesiącu, tydzień po tygodniu?

Pewnie część zechce się pojawić na obu, ale większość – z przyczyn logistycznych i finansowych – będzie musiała dokonać wyboru. Dalecy jesteśmy od wytaczania armat przeciwko konkurencji. Ale niestety jesień jest tylko jedna, a nie wszystkie terminy w halach są dostępne.

W jakiej kondycji jest branża sportów wodnych?

Nikt już nie mówi o kryzysie, ze wszystkich stron Europy i świata dochodzą głosy, że sprzedaż rośnie. Także polskie stocznie są w dobrej kondycji. Na zagranicznych targach, w wielu segmentach produkcji, jesteśmy liderami.

Czy niepokoje ogarniające świat oraz kryzys migracyjny nie zatrzymają tego rozwoju?

Uważam, że to, co obserwujemy w telewizyjnych wiadomościach, wpływa na wzrost zainteresowania jachtami żaglowymi i motorowymi. Coraz mniej osób chce wyjeżdżać do Egiptu i Tunezji. Nawet w Turcji i w Grecji sytuacja jest niepewna. Dlatego poszukują bezpiecznych i atrakcyjnych form wypoczynku blisko domu i na bezpiecznych akwenach. A to pozwala im rozważyć inwestycję w jacht lub łódź motorową. Sądzę, że najbliższe lata przyniosą rozkwit polskiego wybrzeża – zarówno pod względem infrastruktury dla wodniaków, jak i nowych jachtów.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

GRZEGORZ WIŚNIEWSKI, wiceprezes firmy Interservis, organizator łódzkich targów Boatshow

Obserwujemy poczynania konkurencji, ale przede wszystkim skupiamy się na organizacji naszej imprezy. Przed nami osiemnasta edycja Boatshow, czyli wkraczamy w dorosłość. Łódzka wystawa cieszy się uznaniem wśród firm z branży i odwiedzających. Mamy wszystko, co potrzeba, by promować sprzedaż jachtów i łodzi – termin, lokalizację i tradycję. Potwierdzają to szefowie firm w wielu rozmowach, które co roku przeprowadzamy po zakończeniu imprezy. Sądzę, że Boatshow poradzi sobie z wyzwaniem, jakim jest organizacja konkurencyjnej wystawy w podobnym terminie. W ubiegłym roku mieliśmy 203 wystawców z ośmiu krajów, 126 jednostek, 14 premier oraz 8624 zwiedzających.

FOT. OLEK HANUSZ

Z Mindelo do Le Marin – 2196 mil w 19 dni i 8 godzin. Średnia prędkość: 4,73 węzła. Średni przebieg dobowy: 115 mil.

Bez kabiny przez Atlantyk

Olek Hanusz przepłynął Atlantyk otwarto pokładową łodzią „King of Bongo", którą sam zbudował. Główny etap wyprawy to 19-dniowy rejs z Wysp Zielonego Przylądka na Martynikę. Łódź Olka, mieczowa jednostka projektu Andrzeja Książyka, ma zaledwie 6,53 metra długości. Przypomina szalupę. Ma wysokie burty i bardzo przemyślane rozwiązania w kokpicie. Takielunek kutra gaflowego nawiązuje do tradycyjnych łodzi brytyjskich. Łączna powierzchnia trzech żagli to 22,5 m kw. Przedstawiamy krótką relację Olka z atlantyckiej próby.

***

Pierwsze dwie doby były najcięższe. Przez wiele godzin sterowałem ręcznie, bo łamiące się fale były dość przerażające i mój samoster mógłby nie dać rady. Trzeciego dnia, zjeżdżając z fali, podbiłem rekord prędkości – GPS pokazał 15,2 węzła. Silnik przez cały czas był schowany w bakiście, a jego studzienkę wykorzystałem na mokry schowek. Początek to ekscytacja – miałem dużo siły i entuzjazmu. Później jednak zmogła mnie choroba morska i przyszło osłabienie. Nic nie mogłem strawić, więc brałem pastylki z glukozą na stany osłabienia. Ograniczyłem wizyty w kokpicie, ale od ciągłego leżenia rozbolała mnie głowa. Gdy bardzo rzuca, przeciążenia są tak duże, że siedzenie raczej odpada – pracują wszystkie mięśnie, najbardziej brzucha i szyi. I od tego wysiłku też się chce wymiotować. Dopiero trzeciego dnia zjadłem pół obiadu, jednocześnie robiąc 126 mil (rekord).

Wnętrze łodzi było zalewane z boku i z tyłu. Miałem mokry śpiwór, poduszki, na podłodze kałuże. Piekło słońce, ale i tak niczego nie dało się wysuszyć. Pompowałem zęzę. Kokpit często był zalewany do jednej trzeciej objętości, po czym woda schodziła odpływami w kilka minut.

Gdy oddaliłem się o wysp, fale nieco znormalniały – wydłużyły się. Nie były już ogromne, ale po prostu wielkie. Wiało do siedmiu stopni Beauforta. Najwięcej wody wpadało, gdy wiatr słabł, bo fale zaczynały się wtedy łamać. Przez trzy doby płynąłem tylko na foku. Po piątym dniu skończyło się zalewanie kabiny i wreszcie zacząłem żyć normalnym rytmem. Pasat się ustabilizował. Zwykle tężał w nocy, zaś nad ranem słabł do trzech stopni Beauforta. Raz przeszły łagodne burze z odrobiną deszczu i niezbyt silnym szkwałem. Innego dnia dość mocna ulewa zmyła wreszcie brązowy pył pustynny pokrywający takielunek i żagle, rozpuściła też słone kryształki, które przenosiłem na ciele z kokpitu do śpiwora.

Ruch statków był mały, więc mogłem spać spokojnie, budząc się jedynie co cztery godziny. Niestety nie spotkałem ani delfinów, ani wielorybów. Czas spędzałem na czytaniu, słuchaniu muzyki, oglądaniu filmów, patrzeniu na ocean i medytacji (czytaj: bezmyślnym opalaniu). Cieszyłem się z dobrych przebiegów. Gotowanie było czasem sporym wyzwaniem – trzymanie garnka z wrzątkiem, przy częściowo zamkniętej półkabinie, w niewygodnej pozycji – w takich warunkach aż się jeść odechciewa.

Ostatnie dni były coraz bardziej gorące, smażyłem się w każdym miejscu łódki. Niebieski daszek szprycbudy nagrzewał powietrze wewnątrz jeszcze bardziej. Nigdy tak bardzo nie czekałem na noc na morzu. Przed Martyniką siadł wiatr. Snułem się 3, 4 węzły i po raz pierwszy nie pokonałem w dobę 100 mil. Mimo że pierwszy raz od wypłynięcia z Mindelo niosłem wszystkie żagle: cały grot, fok na wytyku, kliwer na wytyku i jeszcze fok sztormowy z wanty.

Płynąc w stronę Le Marin, mijałem dziesiątki zakotwiczonych jachtów. Ludzie na pokładach, a ja w gaciach i koszulce, taki trochę barbarzyńca. Emocje powoli opadały. Przepłynąłem. Zszedłem na brzeg do źródeł cywilizacji – sklepu z pomarańczami, mlekiem, świeżą bagietką i piwem. Wstyd się przyznać, ale szukałem też Wi-Fi. To taki mały bóg żeglarzy przemierzających oceany. Schodząc na ląd, często się do niego modlimy. Choć pewnie chcielibyśmy mniej...

Olek Hanusz

ZAPRASZAMY DO SZKÓŁ ISSA

NA SZKOLENIA UKF/SRC

NA „POWTÓRKĘ WIADOMOŚCI"

- dla tych co mają już jakiś patent
- otrzymasz patent ISSA
- dodatkowo książka Toma Cunliffa GRATIS

NA KURSY INSTRUKTORA SPORTU I ISSA

International Sailing Schools Association

więcej informacji na www.issa.com.pl

Finał The Tall Ships Races znów przy Wałach Chrobrego. Już nie możemy się doczekać.

Żaglowce wrócą do Szczecina

W przyszłym roku szczecińskie Wały Chrobrego znów będą tętnić żeglarską atmosferą. W pierwszy weekend sierpnia do miasta przypłyną żaglowce uczestniczące w finale The Tall Ships Races 2017.

Już trzeci raz zobaczymy w Szczecinie największe żaglowce świata. Pierwszy finał tych regat odbył się na Odrze w 2007 roku, drugi – w 2013 roku. Przyszłoroczna edycja The Tall Ships Races rozpocznie się 30 czerwca w szwedzkim Halmstad. Załogi wyruszą do portu Kotka w Finlandii, a następnie popłyną do Turku. Z wód północnego Bałtyku obiorą kurs na południe do litewskiej Kłajpedy, a później przemierzą Bałtyk ze wschodu na zachód, by finiszować w Szczecinie.

– Finał regat rozgrywanych co cztery lata to jak mistrzostwa świata w piłce nożnej czy igrzyska olimpijskie. Tylko że chyba nie ma takiego miasta, które trzykrotnie gościło olimpijczyków – cieszył się Piotr Krzystek, prezydent Szczecina, gdy przyznano miastu organizację tej imprezy.

Finał dopiero za rok, ale przygotowania już rozpoczęto. Władze miasta chcą zrealizować i dokończyć kilka inwestycji, między innymi zagospodarować Wyspę Grodzką i przebudować nabrzeże pasażerskie przy Dworcu Morskim, by mogły tam cumować jachty.

Kilka tygodni temu Centrum Żeglarskie, w porozumieniu z urzędem miasta i Sail Training International, zorganizowało w Warszawie spotkanie dla ambasadorów państw, których marynarki wojenne mają lub wykorzystują żaglowce do szkolenia kadetów. Głównym tematem były właśnie przyszłoroczne regaty The Tall Ships Races. W spotkaniu udział wzięli dyplomaci z 18 ambasad, a także przedstawiciele Marynarki Wojennej oraz armatorzy żaglowców: „Dar Młodzieży", „ORP Iskra", „Zawisza Czarny", „Pogoria", „Generał Zaruski" i „Fryderyk Chopin". Obecni byli także przedstawiciele pozostałych portów, które w 2017 roku będą gościć The Tall Ships Races. Więcej na stronie www.tallships.szczecin.eu.

Henri Lloyd w poznańskiej galerii Malta

Firma Henri Lloyd otworzyła w poznańskim centrum handlowym Malta salon żeglarski. Na uroczystym „wodowaniu" sklepu była Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, pierwsza kobieta, która samotnie opłynęła świat (lata 1976-1978, jacht „Mazurek"). Oprócz najnowszej kolekcji casual oraz sztormiaków i kurtek żeglarskich na wszystkie akweny zaprezentowano czterdziestoletni sztormiak Henri Lloyd, w którym kapitan Chojnowska-Liskiewicz żeglowała w swym historycznym rejsie. Uroczystość prowadził Paweł Pochwała, żeglarz i dziennikarz TVP. Obecni byli także Anna Galczewska, dyrektor sprzedaży i marketingu w Henri Lloyd Polska, oraz Andrzej Schuetz, dyrektor Henri Lloyd Polska. Oprawę muzyczną zapewnił folkowo-szantowy zespół Mohadick.

Pierwszy sklep Henri Lloyd w Poznaniu powstał dwanaście lat temu – w 2004 roku w Kupcu Poznańskim. Trzy lata później poznaniacy mogli robić zakupy w markowym salonie w Starym Browarze. Teraz zarząd firmy podjął decyzję o przeniesieniu go do centrum Malta. – Decyzja o otwarciu salonu Henri Lloyd w galerii Malta została oparta na wnikliwej analizie rynku handlowego w Poznaniu – podkreśla Anna Galczewska. – Stosunkowo młode, ale prężnie rozwijające się, centrum jest idealnym miejscem do wyeksponowania naszej oferty. Dodatkowym atutem tego miejsca jest jego położenie nad jeziorem. Nasza marka, znana przede wszystkim z odzieży żeglarskiej, idealnie wkomponowuje się w tę scenerię. Na wybór nowej lokalizacji wpływ miały również opinie klientów, którzy wskazywali to miejsce, jako najchętniej odwiedzane i najnowocześniejsze centrum handlowe w Poznaniu.

FOT. UM SZCZECIN

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy
żeglarzy
od 1976r.

ubezpieczenie
jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie
czarteru

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

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

reklama

Ocalona elka Lutosławskiego

Na targach Wiatr i Woda pokazano wiele jachtów cieszących oko, bogato wyposażonych, o nowoczesnych sylwetkach i obszernych kabinach. Wśród tych nowości znalazła się perełka – pięknie odrestaurowana drewniana łódź bez kabiny przypominająca tradycyjną omegę. To klasa L – konstrukcja z 1935 roku. Jednostka budziła duże zainteresowanie zwiedzających. Wiele osób przystawało przy stoisku firmy CMS (www.farbyjachtowe.pl), fotografowało łódź, dzieliło się wrażeniami i wspomnieniami...

Przed wojną poszukiwano łodzi skośnodennej – prostszej i tańszej w budowie od istniejących konstrukcji obłodennych. Łódź miała uzupełnić ofertę projektów Antoniego Aleksandrowicza, który proponował żeglarzom pięciometrową klasę V, dziesięciometrową klasę S, piętnastometrową klasę H, dwudziestometrową klasę E i dwudziestopięciometrową klasę C. Od klasy H, o zbliżonej powierzchni ożaglowania, elkę różnił nie tylko kształt kadłuba, ale i prostsza konstrukcja oraz niższe burty. Uwagę zwraca pełnolistwowy grot, rogatnica i obszerny kokpit.

Jacht pokazywany na warszawskich targach należał kiedyś do Witolda Lutosławskiego, polskiego kompozytora, dyrygenta i pianisty. Nosi imię „Da Wi" (skrót od pierwszych liter imion małżonków Danuty i Witolda Lutosławskich). Powstał w latach 1935 – 1939 (dokładna data nie jest znana). Po wojnie kompozytor, członek warszawskiego Yacht Klubu Polski, żeglował tą łodzią po Wiśle, a później także po Zalewie Zegrzyńskim. Artysta chętnie wypoczywał pod żaglami, uciekając od miejskiego zgiełku. Lubił szczególnie weekendowe rejsy w górę Wisły, gdzie szukał samotności i spokoju. Po śmierci Lutosławskiego w 1994 roku jacht pozostał na przystani YKP w Jadwisinie. Stał tam pod wiatą kilkanaście lat. Nikt się nim nie interesował, a ponieważ zajmował cenne miejsce, wielokrotnie próbowano się go pozbyć. Nieformalnym strażnikiem łodzi był Janusz Taber, komandor ZG YKP, który doskonale znał historię jachtu i starał się go chronić.

Paweł Ryżewski i Janusz Taber przy odnowionej elce.

Po latach elkę przewieziono na przystań YKP w Warszawie. Tu sytuacja się powtórzyła. Za każdym razem, gdy chciano spisać ją na straty, do akcji wkraczał Janusz Taber i stawał w jej obronie. Choć sam zapewne nie wierzył w ocalenie zabytkowej łodzi.

W końcu warszawski klub zawarł porozumienie ze szczecińskim YKP i jego wicekomandorem Pawłem Ryżewskim z firmy CMS farbyjachtowe.pl. Za symboliczną złotówkę przekazano kadłub i maszt, zobowiązując nowego armatora do rekonstrukcji jachtu. Zakres prac był ogromny. Brakowało dużych połaci części podwodnej, sekcji dziobowej, zniszczony był pokład, brakowało okuć masztowych, płetw i olinowania. Paweł szybko zabrał się do pracy, a jej postępy mogliśmy śledzić na internetowym blogu.

W Warszawie na targach jacht był ozdobą stoiska. Zwiedzający podziwiali konstrukcję starannie łączoną miedzianymi nitami. Szczególną uwagę zwracał pokład. Wygląda jak nowy. Niektórzy stukali w niego delikatnie palcami i mówili: laminat. Tymczasem to odpowiednio ułożone na drewnie i zaimpregnowane płótno – właśnie w taki sposób wykonywano kiedyś pokłady drewnianych jednostek.

Wspaniały maszt, wygięty w górnej części, górował nad sąsiednimi stoiskami. Na rufie znalazło się miejsce na flagsztok, także z giętego drewna. Żagle uszyto z dakronu w kolorze écru. Czy odbudowana elka Lutosławskiego, jedyny przedwojenny egzemplarz tej klasy zachowany w kraju (dwa pozostałe są powojenne), trafi teraz do muzeum? Nic z tych rzeczy. Trafi na wody jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego. Jacht będzie wizytówką firmy CMS farbyjachtowe.pl i będzie żeglować w okolicy Szczecina.

Marek Słodownik

Łódź Lutosławskiego przed remontem...

...i po gruntownej renowacji na targowym stoisku firmy CMS.

FOT. MAREK SŁODOWNIK, PAWEŁ RYŻEWSKI

Już 26 zgłoszeń do SailBook Cup

Szóstą edycję bałtyckich regat SailBook Cup, rozgrywanych na trasie dookoła Gotlandii i wyspy Gotska Sandön, zaplanowano od 16 lipca do 24 lipca. W marcu było już zgłoszonych 26 kapitanów – między innymi Szymon Kuczyński na „Atlantic Puffin", Krystian Szypka na „Sunrise", Andrzej Kopytko na „True Delphia", Piotr Czarniecki na setce „Atom" i Jacek Zieliński na „Quick Livener". Start obiecał także Radek Kowalczyk, który buduje nowy jacht klasy Mini. Zobaczymy również sopockiego „Alfa" z młodzieżą wyłonioną w konkursie. Nowością imprezy będzie utworzenie oddzielnej grupy dla najszybszych jednostek. Dwuetapowy wyścig o długości 600 mil rozgrywany jest na trasie Sopot – Visby – Sopot. Przechodni Srebrny Dzbanek SailBook Cup trafi w ręce zwycięzców w grupie KWR.

Impreza odbywa się od 2011 roku. Co sezon coraz więcej załóg podejmuje to bałtyckie wyzwanie. Od trzeciej edycji regat wszystkie startujące jednostki mają nadajnik do trackingu satelitarnego, więc kibice i bliscy startujących mogą śledzić zmagania. W zeszłym roku na liście startowej było ponad 40 jachtów, a regaty rozgrywano pod hasłem „Płynę dla Leo" – wraz z ambasadorką regat aktorką Moniką Kwiatkowską i fundacją Zdejmij Klątwę żeglarze zbierali fundusze dla osób chorych na zespół wrodzonej ośrodkowej hipowentylacji.

Bazą regat będzie Marina Sopot. Start zaplanowano na południe 16 lipca. Załogi popłyną do Visby na Gotlandii, gdzie przez kilka dni w porcie jachtowym dominować będą biało-czerwone bandery. Następnie jachty wyruszą do drugiego etapu Visby – Sopot (trasą dookoła wyspy Gotska Sandön). Więcej informacji o regatach na stronie internetowej www.sailbookcup.pl.

Zwycięstwo dla „Ostatniej wachty"

I miejsce w konkursie. Fot. Paweł Lisowski

Piotr Lisowski, autor zdjęcia „Ostatnia wachta sezonu", został laureatem V edycji konkursu Pantaenius Jacht Foto. Uczestnicy nadesłali ponad 300 zdjęć. Do finału zakwalifikowano 31, a najlepsze prace wybrało jury. Nagrodę dla zwycięzcy ufundowała firma Zibi – czas do następnego rejsu Piotr Lisowski będzie odmierzać zegarkiem Nautica. – Fotografię zrobiłem pod koniec listopada podczas wieczornego spaceru nad niewielkim jeziorem w Radymnie – powiedział laureat. Piotr otrzymał też nagrodę w kategorii motorowodnej – kurs od Akademii Jachtingu za drugą zgłoszoną pracę „Nawigacja do gwiazd".

Drugie miejsce oraz zestaw ufundowany przez Delphia Foundation (między innymi kamizelkę Henri Lloyd i torby Code Zero) zdobył Krzysztof Łuczak, autor zdjęcia „Na Śniardwach", wykonanego aparatem Zenit pod koniec lat 70. Trzecie miejsce i wiatromierz Vaavud Sleipnir 2.0 (iWiatromierz.pl) przyznano Pawłowi Uszackiemu, autorowi pracy „Czekając na rejs...". Paweł uchwycił w kadrze żaglowiec „Sedov" manewrujący w gdyńskim porcie.

W kategorii zdjęć regatowych wyróżnienie za pracę „Żeglarskie mistrzostwa Polski – Laser Radial" przyznano Andrzejowi Radomskiemu. Autor otrzymał wiatromierz Vaavud 1.0 Mjolnir oraz książkę Billa Gladstone'a „Performance Racing: Tactics" od firmy North Sails. Natomiast w kategorii zdjęć morskich wyróżnienie za pracę „Lewy foka szot luz" przyznano Pawłowi Banaszczykowi. Autor otrzymał kamizelkę pneumatyczną firmy Marinepool od Pomorskiego Związku Żeglarskiego.

Także publiczność wybierała swojego laureata – w internetowym głosowaniu zwyciężył Marcel Szpieg (otrzymał worek żeglarski marki Code Zero). Zwycięskie fotografie można zobaczyć na stronie www.jachtfoto.pl.

Sprawdzone ubezpieczenia nowe korzyści!

All-risk

Ubezpieczenie obejmuje wszystkie ryzyka, na które jacht jest narażony, w tym kradzież, pożar, siła wyższa, zatonięcie, wtargnięcie wody, wejście na mieliznę, kolizje, piractwo.

Pokrywamy koszty inspekcji

Jeśli Twój jacht wejdzie na mieliznę, niezbędne koszty kontroli są objęte ubezpieczeniem bez udziału własnego, bez względu na to czy szkoda powstała.

Szybki assistance

Koszty pomocy w sytuacjach awaryjnych, np. holowanie do najbliższego portu lub dostawa paliwa oraz części zamiennych, pokrywane są do łącznej wysokości 10 000 EUR

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Kontakt w Polsce: Nautica Nord
Tel. +48 58 350 6131

pantaenius.pl

Cichockiego droga do Sydney

Tomasz Cichocki trymuje żagiel z osłony zejściówki. Fot. Piotr Pajdowski (5)

Kapitan – fotoreporter.

Załoga w komplecie – na kursie Wyspy Kanaryjskie.

Delphia 47 – oceaniczny cruiser made in Poland. Czy wystartuje w Sydney – Hobart?

Tomasz Cichocki wracał z RPA do Europy w załogowym rejsie jachtem Delphia 47. W połowie marca zawinął na Porto Santo – portugalską wyspę w archipelagu Madery. W poprzednim wydaniu „Wiatru" Piotr Pajdowski opublikował relację z etapu Kapsztad – Wyspa Świętej Heleny. W tym numerze autor przedstawia rozmowę, którą przeprowadził z kapitanem Cichockim na środkowym Atlantyku, w drodze na Wyspy Kanaryjskie.

Piotr Pajdowski: Czterech facetów na bezkresnym oceanie. Dla nas to wyprawa życia. Jest cudownie. Mam nadzieję że i ty jesteś szczęśliwy...

Tomasz Cichocki: Jest fatalnie. Po prostu do dupy...

Wciąż rozpamiętujesz przerwany rejs i akcję ratowania jachtu. Ale awarie to przecież chleb powszedni samotników. Zawiodła hydraulika steru, niczyja wina...

Zapominasz, dlaczego tu jestem. Kilka miesięcy temu wypłynąłem w rejs dookoła świata, by spełnić wielkie marzenie, a dziś żegluję z wami turystycznie w przeciwnym kierunku. Nie ma dla mnie znaczenia, dlaczego coś się popsuło. Ważne jest to, że się nie udało. Łatwo powiedzieć, że hydraulika... Oczywiście, świetnie się z wami płynie. Nie ma zgrzytów i przepychanek. Ale nie zmienia to faktu, że nie mogę być szczęśliwy. Kolejne lata przygotowań i kolejne oczekiwania, a wracam do Europy na tarczy. Pamiętaj, że taki rejs to nie tylko człowiek i jacht. To praca bardzo wielu osób, mnóstwo sprzętu i czasu. I jeszcze trzeba mieć szczęście, a ono najwyraźniej mnie opuściło. Chciałem udowodnić sobie i wszystkim wokół, że przy stosunkowo niewielkich nakładach możliwe jest dokonanie czegoś wielkiego. Można oczywiście powiedzieć: „ciesz się człowieku, bo żyjesz i uratowałeś jacht". Ale uratowanie jachtu to nie tylko moja zasługa. Szczęśliwe zakończenie było możliwe dzięki współpracy firmy ubezpieczeniowej Pantaenius, stoczni Delphia Yachts i ratowników z Kapsztadu.

Dlaczego podczas przygotowań do wielkich wypraw, nawet tych udanych, człowiek zawsze popełnia jakieś błędy? Zawodzą materiały, rozwiązania czy może ludzka wyobraźnia?

Nawet nieograniczony budżet nie gwarantuje powodzenia. Tak naprawdę wszyscy kopiemy się z koniem. W górach, na oceanach, w dżungli, w przestworzach – wszędzie natura jest nieubłagana i za nic ma nasze przygotowania i budżety. Jedyne, co możemy jej przeciwstawić, to doświadczenie i szczęście w działaniu.

Płyniemy, a ty wciąż się zastanawiasz, co dalej. Coś notujesz i wydzwaniasz po całym świecie. Czy nie masz jeszcze dość?

Chcę wrócić na morze. Mam plany, ale same się nie zrealizują. Ludzie mogą ci pomóc, ale muszą widzieć twoje zaangażowanie i chęć walki. Dlatego ciałem je-

stem z wami na pokładzie, ale myślami już gdzieś indziej.

Jeszcze raz dookoła świata?

Nie, psychicznie jestem wykończony i przynajmniej na razie niezdolny do kolejnej takiej próby. Moja rodzina jest wyczerpana nerwami związanymi z tym wariactwem. Na razie nie mam zgody na dalsze rejsy tego typu. Może za kilka lat ubłagam Ewę... Jeśli się zgodzi, będzie to większy wyczyn niż opłynięcie świata. Będę próbował. Teraz jednak potrzeba nowego pomysłu, świeżej krwi i odnowionego zapału. Zespół Cichocki Ocean Team nawiązał porozumienie z kanadyjskim zrzeszeniem Wagner Sailing Society. Rozpoczęliśmy prace nad projektem, który roboczo nazwaliśmy „Droga do Sydney". To dwuletni program, którego zwieńczeniem będzie udział w regatach Sydney – Hobart, jednych z najtrudniejszych na świecie.

Ciebie zawsze ciągnie tam, gdzie można dostać w kość... Jakim jachtem chcesz tam płynąć?

Naturalnie Delphią 47. Nie jest to jednostka regatowa, ale ze względu na wytrzymałość w trudnych warunkach, a takie zwykle towarzyszą załogom w tych regatach, nie jesteśmy bez szans na dobre miejsce. Poza tym współczynnik przeliczeniowy będzie naszym dodatkowym sprzymierzeńcem. Na pokładzie znajdzie się dziesięciu Polaków z różnych stron świata. Aby przeprowadzić selekcję, sprawdzimy około 40 osób. Posłużą nam do tego starty w regatach przygotowawczych. Projekt jest sporym wyzwaniem logistycznym i finansowym.

Czy ten jacht poradzi sobie na tamtych wodach? I to w regatowej rywalizacji?

Pływam na tych jachtach po najgorszych wodach. Zaliczyłem huragany wykraczające poza skalę, zniszczenie masztu, wywrotkę na środku oceanu i zderzenie z kontenerem, jakiego nie przetrwałaby większość seryjnych jednostek. Tłukłem się na 15-metrowych falach i popłynąłem na Horn. Zawsze sam. Nie wyobrażam sobie lepszej rekomendacji. Czy można dodać coś jeszcze? Oczywiście, płynąc przez ocean, wciąż trzeba mieć oczy szeroko otwarte. I prawie codziennie trzeba coś poprawić lub naprawić. Jacht jest jak dom, przy którym bez przerwy coś trzeba robić. Ale przecież płynie bez przeszkód do celu. Podstawowe systemy działają bez zarzutu. Od pięciu tygodni nikt nie wyraził wątpliwości, co do solidności tej jednostki i tego, że dopłyniemy w jednym kawałku. Oczywiście podczas regat nie będzie czasu na wymiany lin czy sprawdzanie poszczególnych układów. Dlatego wcześniej trzeba zrobić szczegółowy przegląd wszystkiego. Od silnika po top masztu. Wymienić wszystkie liny i żagle. Zadbać o bezpieczeństwo całej załogi. Przed nami mnóstwo pracy.

Do tej pory wydawało mi się, że żeglarz samotnik to nawigator. Tymczasem to raczej naprawiacz...

Kanapowe podejście do żeglarstwa. Trzeba naprawdę mieć coś z głową, by pomyśleć, że pokonywanie oceanu to ustawienie żagli i dwa tygodnie spokoju. W dobrych warunkach autopilot oczywiście w znacznym stopniu zastępuje sternika. Zwróć jednak uwagę, jak często poprawiamy żagle czy korygujemy kurs. To są chwile, w których jesteśmy żeglarzami i nawigatorami. Poza tym musisz kontrolować wszystkie układy i urządzenia. Zdarzają się awarie – jedne trzeba zlikwidować od razu, inne mogą poczekać do końca rejsu. Nie można zapominać, że oceaniczny jacht to praca. Przez tydzień naprawialiśmy ster strumieniowy. Cały układ został rozebrany, zbadany i odpalony ponownie. Po sformatowaniu akumulatora ustrojstwo ruszyło. Przyczyną okazał się przeciek na sztagowniku powodujący zalewanie styczników. Po prostu przez dwa lata rozszczelnił się sikaflex. Niby drobiazg, a zabrał nam mnóstwo czasu. Przez trzy dni malowałeś olejem tekowy pokład. Z nudów czy z poczucia estetyki? Nieważne. Następne dwa dni to sortowanie i układanie narzędzi. Bez tego też by się dało żyć, ale lepiej to zrobić. Podczas rejsu często wyszukujemy sobie prace, doskonalimy umiejętności i poznajemy jacht. To sposób na spędzanie czasu. Sposób na życie. Mnie on odpowiada...

Wróćmy do nowego projektu. Wymyśliłeś to wszystko w czasie ostatnich paru dni?

Pomysł zrodził się dwa lata temu i powoli dojrzewał. Teraz wszedł we wstępną fazę realizacji. Foldery, menadżerowie, kilku pewnych i wielu potencjalnych sponsorów. Tak czy inaczej – przed zespołem mnóstwo zadań. Każdy z członków ekipy będzie się specjalizować w jakieś dziedzinie. Nawigacja, taktyka, łączność, medycyna... Moim zadaniem będzie koordynacja wszystkiego na pokładzie, ale zamierzam słuchać fachowców.

Już to widzę. Mieliśmy rekomendację, by przed równikiem popłynąć bardziej na zachód. Ale wybrałeś drogę prosto na północ, mimo ostrzeżeń o braku wiatru.

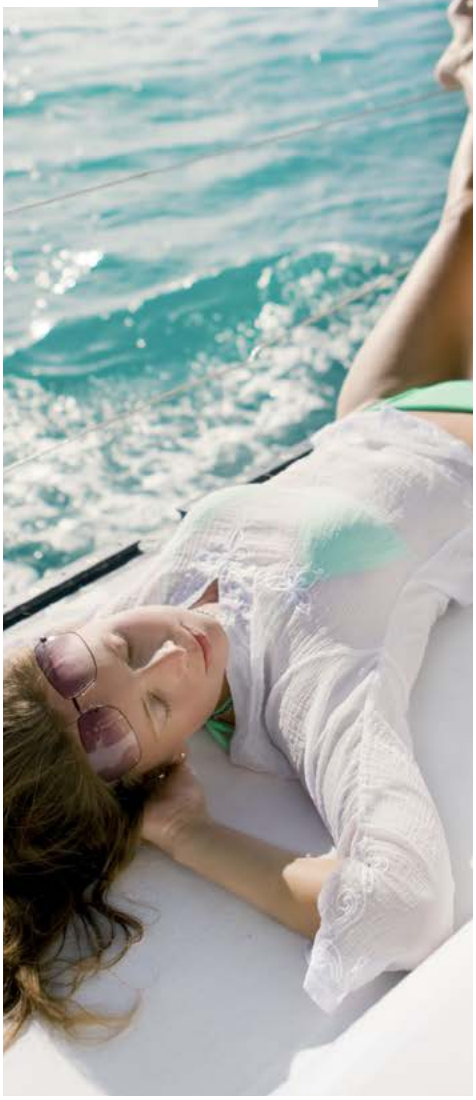
Informacje pogodowe dostajemy od Roberta Krasowskiego i Kuby Strzyczkowskiego. Gdyby któryś z nich, lub nie daj Boże obaj, byli ze mną na pokładzie – nigdy bym się nie ośmielił kwestionować ich wytycznych. Ale to ja, będąc na jachcie, podejmuję ostateczne decyzje. W końcu chłopaki nie widzą wszystkiego z dokładnością do mili. Ja widzę. Nie zawsze mam rację, ale rzadko żałuje swych decyzji. Jeśli na tych wodach coś ryzykuję, to najwyżej kilka dodatkowych litrów ropy.

Czy projekt „Droga do Sydney" i start w regatach Sydney – Hobart oznaczają rozbrat z żeglowaniem solo? ▶

Wybierasz się na czarter?

Weź ze sobą nasze ubezpieczenie!

✓ OC Skippera
✓ Pakiety Czarterowe
✓ Ubezpieczenie Kaucja Plus



PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA · Australia
Nautica Nord · ul. Gradowa 11
80-802 Gdańsk · Tel. +48 58 350 61 31

pantaenius.pl

Piotr Pajdowski. Autor na wachcie.

Żagle ustawione, więc można odpocząć.

Absolutnie nie. W przyszłości pewnie nadal będę pływał zarówno samotnie, jak i z załogą. Nie ma to większego znaczenia. Liczy się samo żeglowanie.

Żeglarstwo to przemieszczanie się z portu do portu. Spotkani przez nas w Kapsztadzie i na Wyspie Świętej Heleny współcześni nomadowie to ludzie w różnym wieku, rodziny z dziećmi, także samotnicy. Ale ty i tobie podobni nie pływacie po oceanach, by po prostu podróżować przez świat, ale wybieracie najtrudniejsze szlaki. To triumf woli nad zdrowym rozsądkiem?

Równie dobrze mógłbyś zapytać, dlaczego ktoś jest wegetarianinem, zdobywcą ośmiotysięczników, kierowcą rajdowym... To po prostu sposób na życie, realizacja marzeń lub ucieczka od szalonej cywilizacji. Pewnie każdy ma swoje powody. Do mnie akurat trafiają wszystkie. A co najważniejsze – kocham tę robotę.

Przez dwa tygodnie spotkaliśmy zaledwie jeden statek. Jesteśmy tu we czwórkę, ale zwykle pływasz sam. Czy w nocy nigdy się nie boisz? Nie potrzebujesz psychicznego wsparcia?

Boję się nie tylko w nocy. Boję się pożaru na łodzi, zderzenia z kontenerem czy wielorybem. Boję się awarii, z którą nie będę mógł sobie poradzić. Ale najbardziej martwię się o bliskich, którzy zostali na lądzie. Może to lęk nieco irracjonalny, ale nie potrafię nad nim zapanować. Nie obawiam się ciemności, a sam widziałeś, że w nocy i we mgle potrafi być naprawdę nieprzyjemnie. Po prostu nauczyłem się funkcjonować w tych warunkach. A co do psychicznego wsparcia, jaki miałoby sens czekanie na wsparcie, które i tak nie może nadejść. Lepiej zająć myśli czymś innym. Dlatego czytam, piszę lub po prostu pracuję.

Nie powiem ci, że powinieneś być spełnionym człowiekiem, bo zaraz się wściekniesz i zapędzisz nas do roboty. Ale reasumując – czy naprawdę jest ci z nami aż tak źle w tym zwykłym turystycznym rejsie?

No, może trochę przesadziłem. Może rzeczywiście nie jest aż tak fatalnie, jak mi się wydawało.

Na pokładzie jachtu
przemierzającego Atlantyk
rozmawiał Piotr Pajdowski

Niezawodna łączność na morzu to bezpieczeństwo całej załogi. Nie warto polegać wyłącznie na smartfonach.

Smartfon czy radio UKF?

Morskie radio UKF to jeden z najważniejszych elementów pokładowego wyposażenia, który zwiększa nasze bezpieczeństwo na morzu. Radio jest stosunkowo niedrogie, poręczne, ma wodoszczelną obudowę i zwykle jest niezawodne. Dlaczego więc niektórzy sądzą, że w dobie wszędobylskich komórek wystarczy mieć w sztormiaku smartfon?

Telefon komórkowy z wbudowanym GPS i dziesiątkami przydatnych aplikacjami jest narzędziem powszechnym i pożytecznym. Także podczas morskiego rejsu może się przydać. Ale żeglarze polegający wyłącznie na smartfonach, szczególnie w sytuacjach awaryjnych, tworzą trend, który zdaniem przedstawicieli Straży Przybrzeżnej USA utrudnia misje poszukiwawcze i ratunkowe. Dlaczego komórka nigdy nie dorówna morskiemu UKF?

Jeśli dzwonimy z pokładu jachtu przez telefon, tylko rozmówca może usłyszeć nasze wołanie o pomoc. Natomiast wiadomość przekazaną przez radio odbiorą nie tylko służby ratownicze, ale także inne jednostki znajdujące się w pobliżu. Gdy dzwonimy na numer alarmowy 112, operator odbierający setki wezwań lądowych może błędnie przekierować połączenie. Trudno też oczekiwać, by wiedział, jakie pytania należy zadać kapitanowi, by ułatwić i przyspieszyć misję ratunkową na morzu. Oznacza to stratę czasu. Sygnał z radia UKF trafia zaś bezpośrednio do dyżurnego w stacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Dzięki temu akcja może się rozpocząć w ciągu zaledwie kilku minut (na polskim wybrzeżu działa 14 stacji ratownictwa – od Świnoujścia po Tolkmicko na Zalewie Wiślanym). Służby mogą też łatwiej uzyskać pozycję naszej jednostki, co dodatkowo zwiększa szanse na szybką i skuteczną reakcję.

Pamiętajmy też, że dostępność sieci GSM w pasie przybrzeżnym jest ograniczona, co bardzo utrudnia komunikację i jakość połączeń. Sygnał UKF jest silniejszy, większość modeli ma zasięg 30 mil. Pozwalają odbierać ostrzeżenia o sztormach i innych zagrożeniach. Poza tym z radia możemy korzystać na każdym akwenie, nie martwiąc się o roaming, wybór lokalnego operatora czy o koszty połączeń. Wbudowane układy radiowe działają tak długo, jak długo sprawne jest zasilanie z akumulatorów jachtowych. Ręczne urządzenia UKF pracują natomiast bez ładowania nawet kilkanaście godzin.

Aby korzystać z radiostacji morskiej, należy mieć świadectwo radiooperatora w służbie morskiej. Zanim wypłyniemy w rejs armatorską jednostką, musimy jeszcze zarejestrować i podłączyć radio. Jeśli w sytuacji zagrożenia konieczne będzie użycie przycisku DSC (cyfrowe wywołanie selektywne), służby otrzymają pozycję jednostki oraz jej unikatowy numer identyfikacyjny MMSI (Maritime Mobile Service Identity). Procedura rejestracji oraz poprawna instalacja urządzenia to dwa bardzo ważne kroki. Przedstawiciele firmy Pantaenius wykazali, że na przykład wielu armatorów z USA je lekceważy – sześć na dziesięć wywołań DSC dotyczy łodzi bez numeru MMSI przypisanego do radia UKF, a dziewięć na dziesięć wywołań DCS nie pozwala ustalić pozycji, bo radio nie zostało podłączone do jachtowego odbiornika GPS.

Sygnał z radia UKF trafia do dyżurnego w stacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Na polskim wybrzeżu działa 14 takich stacji.

Czy osmoza może zniszczyć jacht?

Jest jak zatrute powietrze – niewidoczna, ale szkodliwa. Osmoza niszczy kadłuby z laminatów i może znacznie obniżać ich wartość. Jak rozpoznać to zjawisko i jak z nim walczyć?

Laminatowy kadłub z dużymi ogniskami osmozy w części podwodnej i wzdłuż linii wodnej.

Pęcherze mogą mieć nawet średnicę 10 cm.

Pozbycie się skutków osmozy jest trudne i kosztowne.

Osmoza to przenikanie wody przez warstwę żelkotu do laminatu. Woda reaguje tam z substancjami, które pozostały po produkcji, tworząc roztwory soli. Nawet najlepszej jakości laminat nie jest strukturą jednolitą. Pojawiają się w nim pęcherzyki powietrza oraz mikropęknięcia – zarówno w żywicy, jak i na styku żywicy i szkła. Żywica poliestrowa zawiera związki, które reagując z wodą, tworzą kwasy octowy i solny oraz glikol. Ponieważ glikol jest substancją silnie higroskopijną, ilość wchłanianej do kadłuba wody wzrasta. Molekuły związków powstałych w wyniku hydrolizy są zbyt duże, by przeniknąć przez żelkot z powrotem do wody, natomiast cząsteczki wody wnikają do laminatu bez przeszkód. Hydroliza przebiega intensywniej w wodzie morskiej, która ma odczyn zasadowy (8-8,5 pH). Niszczone są połączenia między włóknami zbrojenia szklanego a lepiszczem. Woda rozprzestrzenia się wzdłuż włókien zbrojenia, oddzielając je od lepiszcza. Efektem jest stopniowa degradacja laminatu – powstają pęcherze wypełnione kwaśną cieczą o odczynie pH od 0 do 6,5. Pęcherze osmotyczne mogą mieć różną wielkość – od rozmiaru główki szpilki do średnicy 10 cm.

W wyniku osmozy nie tylko następuje stopniowe niszczenie struktury laminatu, ale również zwiększa się ciężar kadłuba, co ma wpływ na głębokość zanurzenia, zdolności manewrowe, prędkość oraz zużycie paliwa. Osmoza przyczynia się do zmniejszenia wartości jachtu, ponieważ to ocena kadłuba jest jednym z najistotniejszych elementów mających wpływ na cenę jednostki. Powstawanie osmozy jest procesem rozłożonym w czasie, podobnie jak korozja w samochodach. A pozbycie się jej skutków jest trudne, długotrwałe i kosztowne.

Jak chronić zdrowy kadłub?

Do ochrony przed osmozą nie nadaje się żelkot ani topkot poliestrowy. Mimo że z tych produktów wykonana jest łódź, ich użycie nie powstrzyma przenikania wody. Warto pamiętać, że żelkot poliestrowy jest produktem do budowy łodzi na bazie form, a użyty do naprawy nie utwardzi się do tzw. pyłosuchości. Topkot, czyli żelkot z korektorem parafinowym, może służyć do wypełnienia rys oraz drobnych ubytków powyżej linii wodnej, ale nie do zapobiegania osmozie (lub usunięcia jej skutków).

Najlepszymi parametrami i niską przepuszczalnością wilgoci charakteryzują się farby dwuskładnikowe i to one powinny być zastosowane do ochrony kadłuba. Idealnie sprawdzą się powłoki oparte na żywicach epoksydowych. Warstwę zabezpieczającą z farby epoksydowej możemy nałożyć zarówno na kilkuletni jacht (uprzednio osuszony), który nie ma jeszcze śladów osmozy, jak i na nową jednostkę. Używając farb dwuskładnikowych, należy zachować zalecane przez producentów proporcje. Trzeba również stosować zalecane rozcieńczalniki. Ważne jest zachowanie odpowiednich przerw pomiędzy nakładaniem warstw (szczegółowe informacje znajdują się w kartach technicznych produktów).

Systemy antyosmozowe stosujemy poniżej linii wodnej, gdzie jednostka ma stały kontakt z wodą. Zabezpieczenie nanosimy także 15 centymetrów ponad linię wody, ponieważ musimy pamiętać, że zmienia się obciążenie jednostki oraz zafalowanie. Możemy też zabezpieczyć lewą stronę laminatu (zęzę), która także ma kontakt z wodą i wilgocią.

Aby ochronić dno jachtu, możemy na czysty zmatowiony żelkot nałożyć podkład epoksydowy (na przykład Lightprimer GFK Sea-Line), który zapewnia dobre przyleganie farby barierowej. Następnie nakładamy dwie warstwy farby antyosmotycznej, a później ponownie farbę kontaktową, która będzie znakomitym podkładem dla antifoulingu. Można też nałożyć pięć warstw podkładu epoksydowego, uzyskując grubość 300 mikronów.

Ta metoda jest prostsza do realizacji w warunkach amatorskich, ponieważ Lightprimer GFK utwardza się szybciej i nie ma tak dużych wymagań, jak farby bezrozpuszczalnikowe (bezwzględnie zalecane do prac związanych z naprawami skutków osmozy).

Ważna jest grubość powłoki ochronnej. Aby bariera epoksydowa była nieprzenikliwa, powinna mieć około 300 mikronów. Warstwa podkładu epoksydowego nałożonego wałkiem to około 60 mikronów, natomiast utwardzona warstwa farby antyosmotycznej (na przykład Epoxy Primer Antiosmotic HS Sea-Line) to 100-150 mikronów.

FOT. ARCHIWUM FIRMY TROTON (3)

Jak zlikwidować skutki osmozy?

Naprawa kadłuba wymaga cierpliwości. Pracę dzielimy na etapy: usunięcie starych warstw, rozwiercenie pęcherzy osmotycznych, osuszenie kadłuba i aplikacja farb oraz szpachlówek.

Etap pierwszy to usunięcie wszystkich starych warstw lakierów i farb. Na oczyszczonej do żelkotu powierzchni dostrzeżemy wszystkie ogniska osmozy. Każde uszkodzenie trzeba rozwiercić, a następnie zeszlifować to miejsce, redukując warstwę żelkotu mniej więcej do dwóch trzecich początkowej grubości. Całość, w tym zęzę i w miarę możliwości wewnętrzną stronę laminatu, wielokrotnie myjemy za pomocą pary lub słodkiej ciepłej wody. Mycie pomaga usunąć szkodzące laminatom związki chemiczne. Kolejny etap to bardzo dokładne suszenie kadłuba. W czasie suszenia warto kilkakrotnie powtórzyć mycie ciepłą wodą oraz dogrzać kadłub od wewnątrz.

Osuszony kadłub przemywamy zmywaczem. Na czystą powierzchnię nanosimy warstwę podkładu epoksydowego. Rozwiercone otworki i inne ubytki pokrywamy szpachlem epoksydowym. Duże ubytki można wypełnić szpachlem epoksydowym z włóknem szklanym, a pozostałe miejsca i duże powierzchnie – szpachlem epoksydowym lekkim. Po utwardzeniu masy szlifujemy nadmiar materiału, aby powierzchnia była idealnie równa. Najpierw można szlifować papierami o gradacji P80-P120, a wykańczać powierzchnię papierami P120-P240. Na tak przygotowane dno nakładamy farbę antyosmotyczną (od 2 do 4 warstw).

Epoksydy bezrozpuszczalnikowe po utwardzeniu tworzą powierzchnię przypominającą polerowane szkło. Aby zapewnić przyczepność kolejnej warstwy, nie należy jej nakładać wcześniej niż zaleca producent. Jeśli maksymalny czas do nałożenia kolejnej warstwy zostanie przekroczony, powierzchnia musi być dokładnie zmatowiona (zalecane papiery: P240-P400).

Należy pamiętać, że większość produktów epoksydowych dostępnych na rynku wymaga odpowiednich warunków i nie utwardzi się w temperaturze poniżej 10°C. Niektóre epoksydy mogą wiązać w temperaturze około 5°C, jednak większość farb i szpachlówek epoksydowych wymaga, aby wszystkie prace były wykonywane w środowisku ciepłym i suchym. Niewłaściwe utwardzenie możemy rozpoznać po tym, że warstwa pozostaje miękka mimo upływu czasu. Może też przybrać matowy wygląd.

Właściwie nałożony i utwardzony system naprawczy, oparty na bezrozpuszczalnikowym epoksydzie grubopowłokowym, pokrywamy jeszcze jedną warstwą farby kontaktowej, aby zwiększyć przyczepność farby poliuretanowej lub przeciwporostowej.

Dobrze wykonana naprawa chroni kadłub przez wiele lat. Przed kolejnymi sezonami pozostanie nam jedynie nanoszenie warstw antyporostowych.

Joanna Janiak

Kupujesz łódź? Na stronie www.pantaenius.pl znajdziesz wzór umowy kupna i sprzedaży.

Jacht z drugiej ręki? Miej oczy otwarte

Po długich poszukiwaniach znajdujesz na wtórnym rynku idealny jacht. Od razu chce się wejść na pokład i wypłynąć w morze... Lepiej jednak nie robić tego pospiesznie. Nim podpiszemy umowę, powinniśmy przemyśleć zakup i dobrze sprawdzić elementy wymarzonej jednostki. Nie wszyscy o tym pamiętają i niekiedy dość pochopnie podchodzą do tak poważnych inwestycji.

Oczywiście sprawdzamy kadłub (łącznie z częścią podwodną), żagle, omasztowanie, elektrykę i urządzenia elektroniczne. Starannie testujemy silnik – jeden z najważniejszych i najdroższych elementów. Jeśli nie potrafimy sami wszystkiego sprawdzić, warto się skonsultować z zaufaną osobą lub nawet ze specjalistyczną firmą stoczniową czy remontową. Jeśli upatrzona jednostka została wyceniona na wysoką sumę, warto skorzystać z usług profesjonalnego rzeczoznawcy. Przecież gdy kupujemy samochód, nie patrzymy tylko na lśniący lakier, ale zaglądamy pod maskę, sprawdzamy grubość blachy, podnosimy auto, by zajrzeć pod spód, a nawet jedziemy do autoryzowanego serwisu, aby zbadać historię pojazdu.

Na stronie internetowej www.pantaenius.pl (zakładka Downloads w sekcji Serwis) dostępny jest plik do pobrania zawierający wzór umowy kupna i sprzedaży jachtu używanego. Dokument wspomina między innymi o polisie jachtu, który jest przedmiotem transakcji. Należy zwrócić uwagę, kiedy kończy się polisa poprzedniego właściciela, bo może się zdarzyć, że wygasa w chwili przekazania własności. Pamiętajmy, że Pantaenius udziela miesięcznej ochrony ubezpieczeniowej nowemu armatorowi (gratis), o ile poprzedni właściciel miał polisę Pantaeniusa.

Gdy umowa kupna i sprzedaży jest gotowa, należy zwrócić uwagę na to, jakie elementy są opisane w jej załącznikach. Sprawdzamy punkt po punkcie listę wyposażenia, przeglądamy dokumenty łodzi, instrukcje obsługi, przeglądy, nawet klucze do jachtu – wszystko powinno być uwzględnione w protokole przekazania. W umowie powinny być także informacje o płatnościach i sposobie dostarczenia jednostki. Należy się też upewnić, czy polisa, która chroni łódź, obejmuje transport lądowy i prace remontowe. No i jakie ma ewentualne wykluczenia (na przykład dotyczące akwenu żeglugi).

Kiedy wreszcie umowa jest już podpisana, a kupujący zostaje nowym właścicielem jachtu, pozostaje kwestia wyboru ubezpieczenia. Pamiętajmy, że wartość zakupu nie musi być równa sumie ubezpieczenia. Dlaczego? Cena jednostki podlega negocjacjom, a kalkulacja ubezpieczenia bierze pod uwagę rzeczywistą rynkową wartość łodzi. Specjaliści z firmy Pantaenius dysponują jedną z największych na świecie jachtowych baz danych, która pozwala starannie skalkulować składkę.

Jeśli przed zakupem naszej wymarzonej łodzi wszystko starannie sprawdzimy i odpowiednio ubezpieczymy jacht, unikniemy nerwów i niepewności. I będziemy mogli ze spokojną głową wypłynąć w pierwszy rejs.

Cumowanie w silnym wietrze

Przed cumowaniem warto sprawdzić, czy obok nie stoją łodzie z daleko wyrzuconymi kotwicami.

Nawet w idealnych warunkach pogodowych cumowanie jachtu jest wyzwaniem. Podejmując próbę zaparkowania na małej przestrzeni, gdy pracownicy portu i osoby postronne przyglądają się z uwagą, można poczuć, że nasza kapitańska reputacja wisi na włosku. Jeśli do tych emocji dołożymy silny prąd i porywisty boczny wiatr, zadanie staje się wyjątkowo trudne.

Wiatr i silne prądy komplikują każdy manewr. W zatłoczonych marinach, gdzie miejsca postojowe często są wąskie, działamy pod presją, bo zawsze jest obawa, że uszkodzimy burtę innej jednostki albo uderzymy w keję lub dalbę cumowniczą (często są drewniane, bywają też stalowe lub betonowe). Dodatkowym zagrożeniem może się okazać awaria silnika, a wiadomo, że odmawia on posłuszeństwa zawsze w najgorszym momencie. Jak uniknąć problemów i manewrować bezpiecznie? Przedstawiamy rady profesjonalistów: kapitanów Chrisa Cadwella i Alyse Cadwell, instruktorów posiadających licencje Amerykańskiej Straży Przybrzeżnej na prowadzenie jednostek o masie do 100 ton.

Po pierwsze – ćwicz. Doprowadź do perfekcji umiejętność cumowania w łagodnych warunkach i później spróbuj czegoś trudniejszego. Można na przykład stworzyć sobie obszar treningowy na otwartej przestrzeni. Zobaczymy wtedy bez nerwów, jak łódź się zachowuje podczas manewrów, jak reaguje na silny boczny szkwał, jaką ma inercję, jak pływa na wstecznym biegu, po jakim czasie od włączenia biegu wstecznego zdoła wyhamować; ważna jest także reakcja na ruchy sterem podczas żeglugi z różną prędkością do przodu i wstecz. Gdy nie ma w pobliżu przeszkód, możemy bezpiecznie uczyć się przeciwdziałać wszystkim czynnikom, które mogą zaskoczyć sternika. Taki trening powinni przeprowadzić nie tylko armatorzy, ale też kapitanowie jachtów czarterowych, którzy zwykle w każdy rejs wyruszają na innej jednostce i niejako uczą się od nowa.

Zanim wpłyniemy do mariny, przeglądamy przewodniki żeglarskie oraz internetową stronę portu, by poznać warunki i zasady cumowania w danym miejscu. Sprawdzamy tor podejściowy, wypłycenia, przeszkody oraz ewentualne prądy. Bierzemy też pod uwagę siłę i kierunek wiatru. Następnie kontaktujemy się z mariną przez radio, by uzyskać wskazówki i przydział miejsca postojowego. O co warto zapytać? Stajemy burtą do kei, dziobem czy rufą? Czy stanowisko jest wyznaczone dalbami? Czy należy przygotować kotwicę? Czy w porcie są prądy?

Gdy warunki cumowania są wyjątkowo trudne, wieje silny wiatr lub występują nieprzewidywalne prądy, warto znaleźć w pobliżu osłoniętą zatokę, rzucić tam kotwicę i przeczekać. Można też rozważyć zawinięcie do innej mariny, gdzie wejście i cumowanie będzie łatwiejsze.

Można też zaplanować pit stop. Zanim wpłyniemy między pomosty, zatrzymujemy się przy głównym molo lub doku paliwowym, który zwykle jest łatwo dostępny. Napełniamy zbiornik i przy okazji udajemy się pieszo obejrzeć nasze miejsce postojowe. Warto na przykład sprawdzić, czy obok nie stoi większa jednostka z daleko wyrzuconą kotwicą. Gdy warunki są wyjątkowo paskudne i nie czujemy się na siłach cumować w ciasnym porcie, możemy poprosić bosmana o inne miejsce albo nawet o możliwość przeczekania przy stacji paliw lub na przykład przy kei promowej czy rybackiej – do czasu aż warunki się poprawią.

Cumowanie jachtu jest podobne do lądowania samolotem – zawsze kierujemy się pod prąd lub pod wiatr, zależnie o tego, który z tych czynników ma większy wpływ na łódź. Dobry sternik nie traktuje prądów i bocznych wiatrów jak wrogów, ale jak sprzymierzeńców – stara się korzystać z ich siły.

Ale pamiętajmy o tym, że nawet najlepsze podejście nie będzie mieć znaczenia, jeżeli załoga nie przygotuje się do manewru i nie będzie wiedzieć, co ma robić. Dlatego zawczasu przygotujmy liny w sześciu punktach kadłuba – dwie na dziobie, dwie na rufie i po jednej na śródokręciu z prawej i lewej strony. Liny muszą być uporządkowane i luźne, gdy podamy je osobom asystującym na kei, muszą one bez większego wysiłku pociągnąć cumę i obłożyć na polerze lub knadze. Które cumy podać pierwsze? Najlepiej te ze środka kadłuba – w razie nieprzewidzianej sytuacji zapewnią najwięcej bezpieczeństwa. Po zabezpieczeniu lin rozkładamy odbijacze na burtach, warto też jeden solidny odbijacz umieścić między kadłubem a keją.

W porcie szczególną uwagę zwracamy na przeszkody i inne jachty, na przykład na ich kotwice dziobowe, które mogą się zaczepić o nasze relingi. Obserwujemy wiatr i prąd, przewidując, jaki mogą mieć wpływ na ustawienie łodzi zmierzającej do stanowiska postojowego. Podchodzimy powoli i spokojnie. Jeżeli jednak pojawiają się okoliczności stwarzające większe ryzyko, najlepiej przerwać manewr, by po chwili spróbować ponownie lub poszukać innego łatwiejszego miejsca w porcie.

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA · Australia
Nautica Nord · ul. Gradowa 11
80-802 Gdańsk · Tel. +48 58 350 61 31
pantaenius.pl

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Zacumuj i zamieszkaj w Darłowie

Z widokiem na Bałtyk, tuż przy latarni morskiej i plaży oraz 500 metrów od nowej mariny. Kto by chciał tak zamieszkać? Wśród wielu nowych apartamentowców, które wyrastają nad polskim morzem, wyszukujemy te, które są szczególnie atrakcyjne dla żeglarzy. Dziś przedstawiamy Kroplę Bałtyku (www.kroplabaltyku.pl), nowoczesny kompleks mieszkań z podziemnymi garażami. A także Darłowo – miasto wyrastające na żeglarską perłę środkowego wybrzeża.

– Nasza inwestycja ma idealną lokalizację i ciekawą bryłę nawiązującą architektonicznie do latarni morskiej – mówi Zygmunt Kroplewski, właściciel firmy Zakłady Drzewne Poldan ze Sławna (inwestor w Kropli Bałtyku). – Budynek podzielono na części usługową i mieszkalną. Na parterze powstaje restauracja, w której mieszkańcy będą się rozkoszować smakiem kawy i morską bryzą.

Woda z trzech stron. Apartamenty Kropla Bałtyku nawiązują architektonicznie do latarni morskiej.

Część mieszkalna sięga trzeciego piętra. Wielkość lokali jest zróżnicowana: od 27,5 m kw do 60 m kw. Z każdego widać piękny polski Bałtyk. Pragniemy, by klienci stawali się częścią tej inwestycji, dlatego każdy ich pomysł jest analizowany i brany przez nas pod uwagę.

Darłowo to najdalej na wschód wysunięty port Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. Leży prawie dokładnie pośrodku wybrzeża – między Świnoujściem a Helem. Nową przystań otwarto przed trzema laty, powstała w Basenie Rybackim na wschodnim brzegu Wieprzy. Zamontowano nowe odbojnice oraz dwa pomosty pływające wyposażone w przyłącza wody i prądu. W marinie może cumować ponad 60 jachtów. Najobszerniejsze stanowiska pomieszczą jednostki o długości 17 metrów. Głębokość wynosi 4,5 metra. Zbudowano też budynek, w którym znajdują się biura zarządu portu, toalety, prysznice, pralnia i hol wypoczynkowy.

Do Darłowa zawija w sezonie kilkaset jachtów (w ubiegłym roku było ich 672). Najwięcej z Polski i Niemiec, ale cumują także jachty z banderami Holandii, Szwecji, Danii, Litwy, Norwegii i Wielkiej Brytanii. Poza tym z portu korzystają inne jednostki – statki handlowe, statki pasażerskie kursujące na Bornholm, jednostki wyruszające na krótkie wycieczki po redzie, kutry rybackie oraz turystyczne łodzie wędkarskie.

Wejście do portu o szerokości 38 metrów tworzą dwa falochrony. W dość obszernym awanporcie mogą się obracać statki o długości 120 metrów. Cały darłowski port obejmuje prawie trzykilometrowy odcinek Wieprzy. Mogą tu zawijać jednostki o długości 75 metrów i zanurzeniu do czterech metrów. Południowa część portu znajduje się ponad dwa kilometry od główek. Statki korzystają tam z obrotnicy i Basenu Przemysłowego. Załogi chcące się zatrzymać blisko centrum Darłowa mogą zacumować przy Nabrzeżu Skarpowym znajdującym się najdalej na południe, za obrotnicą i wejściem do Basenu Przemysłowego.

Jesienią 2014 roku ukończono w porcie budowę nowego basenu rybackiego u ujścia rzeki Grabowa (lewy dopływ Wieprzy). Jest on dwa razy większy od starego basenu rybackiego, w którym powstała marina.

Kropla Bałtyku. Biuro sprzedaży apartamentów mieści się w Darłówku przy ul. Północnej 18. Tel. 669 906 666, (94) 711 05 52.

Więcej informacji na stronie www.kroplabaltyku.pl.

DARŁOWO, 54°26,5'N 16°22,3'E

Do portu prowadzi tor w linii nabieżnika 115° utworzonej przez latarnię morską Darłowo 54°26,4'N 16°22,7'E – LFl(2) W15s 20m 15M oraz wschodnią głowicę falochronu 54°26,5'N 16°22,3'E – Iso R4s 10m 6M. Pół mili przed główkami kierujemy się na środek wejścia – latarnię powinniśmy widzieć dokładnie pomiędzy głowicami falochronów. Wejście jest trudne przy silnych wiatrach z kierunków od SW do NE. W czasie sztormów tworzą się wysokie fale. Po wpłynięciu do awanportu trzymamy się wschodniej strony. Po prawej pozostawiamy ostrogę z dwoma światłami. Około 600 metrów od wejścia znajduje się rozsuwany most (otwierany o pełnych godzinach). Marina jest na wschodnim brzegu. Miejsca rezydenckie: 50, miejsca dla gości: 6, głębokość w porcie: 4,5 m, głębokość podejścia: 5,5 m, opłaty za dobę: 30 zł – 80 zł, opłata miesięczna: 300 zł – 800 zł.

Pozdrawiamy z kokpitu mieszkańców i za chwilę cumujemy w marinie.

Darłowski port obejmuje prawie trzykilometrowy odcinek Wieprzy.

FOT. WWW.KROPLABALTYKU.PL (3)

Systemy bezprzewodowe na jachtach

Firma Glomex zaprezentowała projekt nazwany digital sailor. Mózgiem systemu jest internetowa antena z routerem WeBBoat 4G, do której wkładamy jedną lub dwie karty SIM. Pozwala ona monitorować wszystkie urządzenia i jachtowe systemy z dowolnego miejsca i o każdej porze, korzystając z bezpłatnej aplikacji dostępnej na urządzenia działające w systemach iOS i Android.

Tablety z aplikacjami, smartfony, kamery, anteny internetowe, routery, moduły Wi-Fi, łączność bluetooth, czyli bezprzewodowa komunikacja krótkiego zasięgu – witajcie w świecie inteligentnych jachtów. Technologia niepostrzeżenie wdarła się na nasze pokłady i coraz mocniej wpływa na życie i pracę załogi. Jeśli sądzicie, że łodzie nigdy nie będą żeglować samodzielnie, to z pewnością jesteście w błędzie...

Pierwszy oczywiście zaokrętował się internet – dziś nie jest już na pokładzie czymś nadzwyczajnym. Później pojawiły się urządzenia systemów nawigacyjnych z wbudowanymi modułami Wi-Fi. Dzięki nim nie musimy już kupować drugiego plotera, by nawigować z kabiny. Wystarczy na stoliku nawigacyjnym mieć tablet lub smartfon z odpowiednią aplikacją. – Od kilku sezonów obserwujemy wyścig głównych producentów jachtowej elektroniki, którzy prześcigają się w nowinkach technologicznych i systemach bezprzewodowych – mówi Marcin Imianowski ze szczecińskiej firmy Skaut, sprzedającej i montującej jachtowe systemy elektroniczne. – Dziś każdy armator posiadający urządzenie przenośne, może nawigować swą łodzią z dowolnego miejsca na pokładzie. Także czarterujący zyskują pełną swobodę, łącząc swój osobisty sprzęt z urządzeniami jachtowymi.

By się przekonać, jak bezprzewodowe technologie zdobywają rynek, wystarczy rzut okiem na witrynę internetowego sklepu www.SailStore.pl. Co można kupić? Na przykład mobilny wyświetlacz bezprzewodowy Raymarine T106 zasilany niewielką wbudowaną baterią słoneczną. Bezprzewodowy wyświetlacz sondy i logu. Bezprzewodowy nadajnik przekazujący do wyświetlaczy dane dotyczące głębokości, prędkości, temperatury wody i kursu. Bezprzewodowy wyświetlacz wiatromierza. Bezprzewodowy wielofunkcyjny wyświetlacz masztowy. – Dziś nasi klienci montują

Podwójny wyświetlacz bezprzewodowy Raymarine T070 Micronet Race Master. Podaje kurs oraz informacje o zmianie siły i kierunku wiatru.

Niewielkie bezprzewodowe sterowniki autopilotów. Można je użyć gdy chcemy skorygować kurs podczas pracy na dziobie przy windzie kotwicznej lub przy cumach.

na swych jachtach nawet urządzenia pozwalające nadzorować ładowanie akumulatorów, bezprzewodowe włączanie świateł, czy na przykład zdalne opuszczanie klapy rufowej platformy kąpielowej. Niektórzy zlecają nawet montaż bezprzewodowych kamer, dzięki którym mogą obserwować swą łódź z domu i z biura – mówi Marcin Imianowski.

Dziś prawie każdym systemem możemy dowodzić z mobilnego urządzenia, jedyną funkcją niedostępną na tabletach i smartfonach jest sterowanie autopilotem. Chodzi o to, by dziecko grające w elektroniczne szachy lub buszujące na Facebooku, nie mogło samo zmienić kursu. Ale także tu producenci przyszli w sukurs, oferując niewielkie bezprzewodowe sterowniki autopilotów. Można je nosić na szyi, niczym klucz do sejfu, i użyć na przykład wtedy, gdy chcemy skorygować kurs podczas pracy na dziobie przy windzie kotwicznej lub przy cumach. Urządzenie przypomina pilot do automatycznej bramy garażowej.

Firmy będące pionierami w jachtowej elektronice dążą dziś do stworzenia inteligentnych jachtów (na wzór inteligentnych domów). Firma Glomex zaprezentowała niedawno projekt nazwany digital sailor. Mózgiem systemu jest internetowa antena z routerem WeBBoat 4G, do której wkładamy jedną lub dwie karty SIM. Pozwala ona monitorować wszystkie urządzenia i jachtowe systemy z dowolnego miejsca i o każdej porze, korzystając z bezpłatnej aplikacji dostępnej na urządzenia działające w systemach iOS i Android. Sprawdzimy na przykład stan naładowania akumulatorów, temperaturę, ciśnienie atmosferyczne, pozycję jachtu, poziom wody w zęzie. Poza tym system wyśle do nas wiadomość z informacją, gdy będzie potrzebna interwencja armatora lub bosmana dyżurującego w marinie. Oczywiście urządzenie pozwala także udostępniać na portalach społecznościowych całą historię naszych morskich rejsów.

A pomyśleć, że kiedyś byliśmy szczęśliwi, gdy na pokładzie mieliśmy zwykły odbiornik GPS i czytnik map elektronicznych. Oby tylko nasze jachty zawsze płynęły tam, dokąd chcemy, a nie tam, gdzie zechce nas zaprowadzić digital sailor.

Wyświetlacz wiatromierza Raymarine T112 z baterią słoneczną. Łatwy i szybki montaż, bezprzewodowe przesyłanie danych między nadajnikiem a wyświetlaczem. Żadnych kabli!

www.wiatr.pl

SailStore.pl

GLOMEX
The best in marine antennas

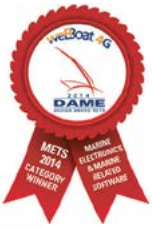
Bądź
w kontakcie!

weBBoat 4G Plus

Nagrodzona na targach METS 2014 w Amsterdamie antena 3G/4G/WiFi Dual SIM zapewni Ci swobodny dostęp do internetu

Serfuj w internecie na swoim smartfonie, tablecie i komputerze nawet 20 mil od brzegu!

umożliwia użycie dowolnej lokalnej karty SIM, co znacznie obniży koszty transferu danych



Raymarine Cable Port Lowrance Furuno Simrad B&G iCom WeatherDock
Bluefin LED C-Map Navionics Echopilot C-Pod Fusion Glomex MarinePod
SeaView Philippi Helukabel Ratio Electric Victron Energy Hella Marine
SunWare Rutland SilentWind Watt&Sea Prebit Foresti&Suardi Lofrans'
Dometic Max Power Waeco Pro-Car Webasto

SKAUT

Dystrybucja w Polsce: **Skaut Sp. z o.o.**
ul. Przestrzenna 3, 70-800 Szczecin
tel. +48 91 461 35 31; www.SailStore.pl; info@skaut.com.pl

W okołoziemskim rejsie Szymon pokonał 28 597 mil ze średnią prędkością 4,26 węzła.

Średnie przebiegi dobowe: 101,8 mili.

Kuczyński marzy o klasie Mini

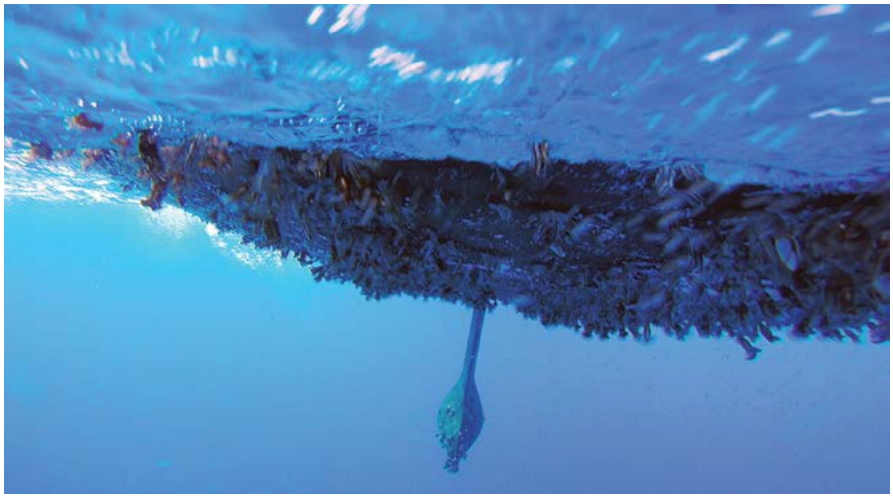
Sukcesem zakończył się samotny rejs dookoła świata Szymona Kuczyńskiego. W listopadzie 2014 roku żeglarz wypłynął z Wysp Kanaryjskich niespełna 6,5 metrowym jachtem „Atlantic Puffin" (Maxus 22). Po prawie 16 miesiącach zamknął okołoziemską pętlę w Las Palmas, pokonując bez silnika ponad 28 597 mil.

Szymon przemierzył Atlantyk. Po przejściu Kanału Panamskiego, z zaledwie jednym postojem, przepłynął Pacyfik. Od Australii, po awarii telefonu satelitarnego, żeglował bez kontaktu z lądem. Afrykę opłynął od południa, dookoła Przylądka Dobrej Nadziei. Następnie skierował się na północ, by po raz drugi przeciąć równik i dotrzeć do miejsca rozpoczęcia wyprawy.

Żeglował w skrajnie różnych warunkach pogodowych – od dni bez wiatru po sztormy o sile 12 stopni w skali Beauforta. Podczas jednego z nich, na zachodnim Pacyfiku, wnętrze jachtu zostało zalane przez falę, która wpadła na pokład i dostała się do kabiny. Szymon stracił wtedy ponton i elektronarzędzia, ucierpiała też elektronika. Później padł autopilot. Ze sprzętu, który miał na pokładzie (między innymi z części rowerowych), zbudował samoster wiatrowy. W najtrudniejszych warunkach płynął przy Przylądku Dobrej Nadziei, który mijał w Wigilię 2015 roku. W dzienniku pokładowym zapisał: „Fale miały od siedmiu do dziewięciu metrów. Na niebie słońce, a dookoła zieleń walczyła z bielą. Gdy trafiałem na łamiący się grzywacz, po prostu kładłem się płasko i trzymałem, by mnie nie zmyło za burtę. Wiało 45, 50 węzłów. Pod chmurami deszczowymi szkwały osiągały do 55, 60 węzłów i trwały po kilkadziesiąt minut. Na pokładzie odczuwana prędkość wiatru była jeszcze większa, bo płynąłem ostrym kursem z prędkością kilku węzłów. Nie miałem wyjścia, musiałem iść pod wiatr. Każdy inny kurs sprowadzał mnie w spłycenie, które dodatkowo spiętrza fale, a tuż obok był silny, przeciwny do wiatru, prąd Agulhas. Przez trzy doby spałem pięć godzin."

Magazyn „Wiatr": Ponad cztery lata temu siedziałeś z Dobrochną Nowak w starej podkrakowskiej szklarni i przyklejaliście listewkę do listewki, by zbudować sklejkową pięciometrową setkę i wyruszyć na Atlantyk. Dziś masz za sobą okołoziemski samotny rejs, rozdajesz autografy, jesteś gwiazdą targów, udzielasz wywiadów

Mały maxus okazał się solidną i dzielną łodzią.



Pasażerowie na gapę – dno jachtu znów porosło.

FOT. ZEW OCEANU – SZYMON KUCZYŃSKI I DOBROCHNA NOWAK (5)

radiowych i składasz wizyty w studiach telewizyjnych. Ta czteroletnia droga była zaplanowana czy wszystko się samo potoczyło w tym kierunku?

Szymon Kuczyński: Zwykle wszystko planujemy. Nawet budując setkę, wiedziałem, że w piątek łączymy element nr 9 z elementem nr 10. Wszystko było zapisane w komputerze. Po drodze oczywiście wielu rzeczy się uczyliśmy – jak narysować logo projektu, jak współpracować z mediami, jak udostępniać zdjęcia, no i jak zdobyć fundusze i sprzęt, który pozwoli nam realizować żeglarskie plany. Marketingu uczyliśmy się prawie od zera – moje doświadczenie było naprawdę niewielkie. Kiedyś organizowałem wyścigi rowerowe dla amatorów i musiałem zdobyć 300 zł na nagrody. Natomiast przed rejsem Maxus Solo Around musiałem namówić dużą i znaną stocznię, by nam zbudowała jacht. Jedno działanie dzieli od drugiego przepaść. No ale się udało.

Wielu żeglarzy często staje przed dylematem: albo pracujesz, albo pływasz. A kiedy wpadają w szpony pracy zawodowej lub, nie daj Boże, korporacji, okazuje się, że na pływanie zostaje im dwa tygodnie w roku.

Właśnie tego chcieliśmy uniknąć!

Od początku zgadzaliście się z „Brożką" we wszystkich decyzjach?

Pamiętam powrót z Mazur po letnim sezonie w 2011 roku. Cały dzień lało. Zapytałem wtedy: „Co byś chciała robić w życiu?". A ona na to: „Żeglować i pić piwo". Spotkały się więc dwie bratnie dusze, których oczywiście nie było stać na takie życie. Ale zacząłem drążyć temat. Przed rozpoczęciem budowy setki wiedziałem, ile kosztuje każda śrubka. Po dwóch miesiącach prac zrozumieliśmy, że naprawdę to robimy. Naszym celem było żeglowanie – chcieliśmy pływać jak najdłużej, ciekawymi trasami, małymi jachtami i niewielkim kosztem. Naszą misją stało się przesłanie, że morskie przygody nie są zarezerwowane dla armatorów łodzi za 600 tys. zł. Że można popłynąć za 50 tys. zł, a jak ktoś się uprze, to nawet za 15 tys. zł. Wszystkie przedsięwzięcia ostatnich lat prowadziły też do tego, by żeglowanie było naszym zawodem. Kiedyś się zatrudniłem w biurze i usiadłem za biurkiem. To był koszmar. Wytrzymałem miesiąc. Wcześniej nawet studiowanie jakoś mi nie leżało, więc nie ukończyłem ani historii, ani amerykanistyki.

Czy rodzice mówili: „Szymon, nie wyjdziesz na ludzi"?

Nie, nikt w domu nie naciskał, bym chodził utartymi ścieżkami. Mama od początku rozumiała, że mam inny pomysł na życie. Jedyne, czego ode mnie wymaga, to kontaktu, choćby telefonicznego. Bym się nie wykręcał, że nie mam impulsów, co miesiąc przelewa mi na konto 100 zł. W tytule przelewu: „na połączenia do mamy".

Zbudować jacht to jedno, ale wypłynąć nim w daleki rejs – to już kolejne wyzwanie.

Przed startem wyścigu Setką przez Atlantyk myślałem, że nie damy rady dowieźć łódki do Portugalii. Zabrakło nam pieniędzy. Już byłem gotów odłożyć wszystko na kolejny sezon, ale wtedy poznaliśmy siłę internetu i zaangażowanie osób, które kibicowały nam podczas budowy. Zebraliśmy niezbędne fundusze i przygoda mogła się rozpocząć.

Stałeś się inspiracją dla osób budujących setki, którzy tworzą ciekawą społeczność polskiego żeglarstwa. Obserwujesz, jak ten ruch się rozwija?

Oczywiście, cały czas jesteśmy w kontakcie i mocno im kibicujemy. Dziś powstaje około 20 setek, wiele z nich stanie w tym roku na starcie kolejnych regat Setką przez Atlantyk. Ta niewielka konstrukcja otwiera drzwi do morskich przygód – trzeba tylko szkutniczych umiejętności, determinacji, odwagi i dobrej praktyki morskiej.

Świat opłynąłeś Maxusem 22 ze stoczni Northman (długość: 6,36 m). Jak się sprawdziła ta łódka?

Świetnie pływa. Gdybym dziś miał wyruszać drugi raz – nie wybrałbym innej. Teraz, wczesną wiosną, jacht zmierza do Polski w etapowym rejsie. Przez cały sezon będzie brać udział w bałtyckich wyścigach, bo chcę podszkolić swe umiejętności regatowe.

Najtrudniejsze momenty rejsu?

Ostatnie trzy tygodnie przed Wyspami Kanaryjskimi. Pogoda była fatalna. Wiatr rzadko słabł do siedmiu stopni Beauforta i wiał prosto w dziób. Przez ten czas właściwie żyłem w sztormiaku. Miałem jeszcze jedzenia na 40 dni, ale było mało urozmaicone – nie mogłem już patrzeć na fasolkę w puszce, ryż i makaron. Drugim trudnym momentem był etap wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Przeżyłem tam największy łomot, a solidny maxus właściwie uratował mi życie. Niezwykle dokuczliwy był także sztorm na Pacyfiku, który zalał łódź i zniszczył sporo cennego wyposażenia, także elektronicznego.

Które miejsca wspominasz najcieplej?

Miasto Le Marin na Martynice, gdzie kotwiczy wiele jachtów, także z Polakami na pokładach. Panuje tam przyjacielska żeglarska atmosfera. Dla wielu łodzi, które pokonały Atlantyk, to miejsce staje się umieralnią. Zmęczone załogi wracają do USA lub Europy, a ich jachty niszczeją od słońca i soli. Dlatego można tam znaleźć łódź w okazyjnej cenie, często takiej, która w Europie byłaby nie do osiągnięcia. Bardzo podobały mi się także Markizy. Choć nie przepadam za tropikami, jest to bez wątpienia jedno z trzech najpiękniejszych miejsc na świecie (obok Azorów i Wysp Owczych). Zróżnicowana przyroda, czysta woda, mało turystów, a na kotwicowisku prawdziwi żeglarze przemierzający oceany. Nie ma tam ani baz czarterowych, ani portów.

Czy planowane tegoroczne starty w bałtyckich wyścigach to przygotowanie do kolejnych projektów?

Myślę o klasie Mini i regatach Mini Transat. Chciałbym jednak wkroczyć do tego świata przygotowany do rywalizacji, a nie jak nowicjusz, który dopiero się uczy i ciągnie ogony. Dlatego przede mną sporo pracy, rozmów i oczywiście zupełnie inne budżety. Muszę zasięgnąć opinii i dokładnie poczytać regulaminy klasy. Może wpadnie nam do głowy jakiś pomysł, bo przecież jesteśmy mistrzami świata w minimalizowaniu kosztów.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Postój w Australii. Odnowiony jacht gotowy do dalszej drogi.

Setkowicze rosną w siłę

„Atom" Piotra Czarnieckiego to przykład solidnej szkutniczej roboty.

Żeglarz Szymon Kuczyński i konstruktor Janusz Maderski rywalizowali w 2012 roku w pierwszym dżentelmeńskim wyścigu Setką przez Atlantyk. W tym roku czeka nas druga edycja tego wydarzenia. Według informacji zamieszczonej na stronie regat (maderskiyachts.alpha.pl/regaty), do projektu przygotowywanych jest 28 jachtów (część łodzi już powstała, pozostałe są w trakcie budowy). Z pewnością nie wszystkie jednostki staną na starcie. Jednak trudno nie zauważyć, że pomysł Janusza Maderskiego, by wyruszyć na ocean małą łódką, przyczynił się do zainicjowania ciekawego oddolnego ruchu żeglarskiego. Choć setka jest zaledwie pięciometrową sklejkową jednostką balastową, przez cztery lata stała się najliczniejszą w Polsce klasą jachtów zdolnych do morskiej żeglugi. Podczas jesiennych targów Boatshow konstruktor przypomniał, że gdy w połowie lat 80. ubiegłego wieku zaprojektował setkę, marzył o żegludze tym jachtem przez Atlantyk. W Polsce mamy kilkadziesiąt takich jednostek, a dokumentacje wciąż są zamawiane przez kolejnych amatorów budowy i żeglarskich przygód, zamieniających przydomowe garaże na warsztaty szkutnicze.

Wyścig Szymona Kuczyńskiego i Janusza Maderskiego sprzed czterech lat udowodnił, że do realizacji atlantyckich projektów nie potrzeba wielkich pieniędzy. Liczy się natomiast wytrwałość i odpowiednie przygotowanie. Konstruktor wspominał, że na budowę jachtu i rejs przez Atlantyk wydał zaledwie 14 tys. zł.

Wyścig składa się z dwóch etapów. 11 listopada jachty wyruszą z portugalskiej miejscowości Sagres i obiorą kurs na Teneryfę w archipelagu Wysp Kanaryjskich. 10 grudnia wypłyną w dalszą drogę przez Atlantyk – do Fort de France na Martynice. Realne szanse na start ma 10 żeglarzy. Niektórzy popłyną w załogach dwuosobowych. Jeden z jachtów powstaje w Australii i jego armator zapowiada, że do Portugalii dowiezie łódź statkiem. Regaty zostaną rozegrane w formule dżentelmeńskiej, bez komisji sędziowskiej, ale z poszanowaniem zasad dobrej praktyki morskiej. Zawodnicy płyną bez pomocy z zewnątrz, bez silnika, bez informacji pogodowych, bez kontaktu z lądem i z minimalnym wyposażeniem elektronicznym. Na trasie dozwolona jest dowolna liczba postojów.

Co jest największym magnesem przyciągającym żeglarzy do tego projektu? Piotr Czarniecki, armator „Atoma", uważa, że to po prostu chęć realizacji marzeń. Rejs przez Atlantyk na własnoręcznie zbudowanym jachcie jest przeżyciem niemal mistycznym. Setkowicze podkreślają też, że rywalizacja nie jest najważniejsza. Liczy się jacht, żegluga i czas spędzony na Karaibach.

„Atom" Piotra Czarnieckiego nie był jego pierwszą łodzią zbudowaną samodzielnie, ale do realizacji tego zadania podszedł ze szczególnym zaangażowaniem. Kadłub powstał mniej więcej za 4 tys. zł. Partnerzy projektu dołożyli resztę i dziś setka Piotra stawiana jest za wzór solidnej szkutniczej roboty. Ślizgając się na fali, „Atom" uzyskiwał prędkość 12 węzłów i dawał radość z żeglugi wartą wszystkich trudów. W Łodzi na targach Boatshow przy setce Piotra codziennie gromadzili się sympatycy klasy, podziwiający standard wykończenia tej jednostki.

By wystartować w regatach Setką przez Atlantyk, trzeba samodzielnie zbudować jacht. To pierwszy sprawdzian eliminujący osoby nieprzygotowane do takiego wyzwania. Później łodzie i sternicy sprawdzają się w regatach bałtyckich. Wyścig o Puchar „Poloneza" pokazuje śmiałkom, że samotna żegluga setką to nie tylko przygoda, ale także walka ze zmęczeniem i słabościami.

Marek Słodownik

Piotr Czarniecki i Janusz Maderski.

Setka „Atom" w regatach „Poloneza"

FOT. MAREK SŁODOWNIK

Przed dziobem most w Rybinie. Za chwilę droga na Szkarpawę będzie wolna.

Drugi most w Rybinie nad Wisłą Królewiecką.

Tydzień na Pętli Żuławskiej

Do niedawna Pętlę Żuławską odwiedzaliśmy rzadko. Dziś jest ona najpopularniejszym – obok Mazur – śródlądowym szlakiem w Polsce. Gdzie tkwi siła magii?

Bogata historia tej krainy widoczna jest w licznych zabytkach. Niektóre z nich to prawdziwe perły. Do większości turystycznych atrakcji można dotrzeć wodą. Wisła, Szkarpawa, Nogat i Zalew Wiślany tworzą gęstą sieć dróg dostępną zarówno dla wytrawnych motorowodniaków, jak i dla osób bez uprawnień. Wystarczy wynająć barkę o długości do 13 metrów, odbyć przed rejsem krótkie przeszkolenie i wyruszyć na spotkanie z przygodą.

W ostatnich latach na szlaku powstało wiele nowych portów. W sąsiedztwie zwodzonych mostów pojawiły się stanowiska cumownicze. Dostępny jest także bezpłatny przewodnik, dzięki któremu z łatwością zaplanujemy trasę. Mamy również aplikację do nawigacji na urządzenia mobilne działające w systemie Android oraz stronę www.petla-zulawska.pl.

Pionierem ożywienia żeglugi turystycznej w tym regionie był Łukasz Krajewski, przedsiębiorca z Jaworzna. Zainspirowany reportażem Wojciecha Giełżyńskiego opisującym wyprawę łodzią wiosłową po Wiśle oferował początkowo etapowe rejsy po królowej polskich rzek. Do pozostawienia barek na Żuławach skłoniły go problemy logistyczne i wahania poziomu wody Wisły w 2010 roku. Dziś większość jednostek czarterowych stacjonuje w Rybinie i Żuławkach. Wodniacy najczęściej rezerwują barki na tydzień. To wystarczy, by zatoczyć pętlę przez Szkarpawę, Nogat i Wisłę, wzbogacając rejs o wizyty w Sztutowie, Elblągu i Gdańsku.

Jeśli czarterujący nie ma uprawnień do prowadzenia barki, przechodzi wymagane przepisami szkolenie z bezpieczeństwa na wodzie. Jest ono połączone z instrukcją obsługi urządzeń i instalacji jachtowych oraz nauką manewrów. Pół godziny z wyrozumiałym i doświadczonym instruktorem wystarczy, by opanować podstawy niezbędne do bezpiecznej żeglugi. Kapitanowie otrzymują też informacje o trasie: gdzie cumować, których miejsc unikać i na co uważać. Dowiemy się, czego nie ma w przewodnikach, a jest warte uwagi. Na wszystkich barkach znajdują się locje z mapami, opisami szlaków i numerami telefonów. Są także instrukcje obsługi sprzętu pokładowego.

Rejs rozpoczynamy w Rybinie na 15. kilometrze Szkarpawy. Miejscowość jest ważnym węzłem wodnym na skrzyżowaniu Szkarpawy i prowadzącej na północny wschód Wisły Królewieckiej (uchodzi do Zalewu Wiślanego w okolicy Kobylej Kępy, niedaleko Kątów Rybackich). Nad szlakami przerzucono tu charakterystyczne dla Żuław drogowe mosty zwodzone. Żółty nad Szkarpawą i niebieski nad Wisłą Królewiecką. Jest też trzeci – wyjątkowy obrotowy most kolejowy. Latem przejeżdża nim wąskotorowa Żuławska Kolej Dojazdowa. Historia linii sięga 1891 roku. Aż trudno uwierzyć, że w 1920 roku łączna długość jej torów wynosiła 343 km, a składy pokonywały Wisłę promem i jechały aż do Gdańska. Czasy świetności kolejki skończyły się po wojnie, a w 1996 roku całkowicie wstrzymano przewozy. Na szczęście 10 lat później kolejka znów wyjechała na tory i stała się atrakcją turystyczną.

Wyruszamy z przystani w Rybinie i kierujemy się na wschód. Płyniemy szlakiem o gwarantowanej głębokości 1,6 metra. ▶

Przystań Jachtklubu Elbląg.

FOT. DANIEL DOMAGALSKI, ARCHIWUM AGENCJI PUNT

CZARTER Z RYBINY
PROPONOWANA TRASA

Niedziela: Odbiór barki o godz. 12.00. Płyniemy Szkarpawą na wschód z Rybiny do Osłonki (9 km)
Poniedziałek: Szkarpawą i Nogatem na południe z Osłonki do Elbląga (19 km)
Wtorek: Kanałem Jagiellońskim z Elbląga na północ i Nogatem na południowy zachód do Malborka (32 km)
Środa: Nogatem na południowy zachód z Malborka do Białej Góry i Wisłą na północ do Tczewa (40 km)
Czwartek: Wisłą na północ z Tczewa do Śluzy Przegalina i dalej Martwą Wisłą na zachód do Gdańska (48 km)
Piątek: z Gdańska do Drewnicy – Martwą Wisłą na wschód, Wisłą na południe i Szkarpawą na północny wschód (30 km)
Sobota: Szkarpawą z Drewnicy do Rybiny (12 km). Zwrot barki o godz. 12.00

W rejs Pętlą Żuławską można wyruszyć flotą kilku barek.

Kilometr za żółtym mostem zwodzonym mijamy po prawej ujście Tugi. Jeszcze przez godzinę rozkoszujemy się pięknem rzeki. Zielone brzegi i wierzby kłaniające się ku wodzie towarzyszą nam aż do Osłonki, gdzie jest nowoczesna przystań. Oprócz pomostu dla kilku jachtów mamy prąd, wodę, sanitariaty, a także miejsce na ognisko i boisko do siatkówki plażowej (w pogodne weekendy zdarzają się problemy ze znalezieniem wolnego miejsca przy pomoście). Po drugiej stronie rzeki jest Depresja Marzęcińska – miejsce warte uwagi. Kiedyś była to część Zalewu Wiślanego, ale teren został osuszony w 1942 roku. Trzy lata później wycofujący się żołnierze niemieccy uszkodzili groble iznów obszar znalazł się pod wodą. Ponowne osuszono go w 1949 roku. Depresja jest więc najmłodszym skrawkiem Polski. Trzy lata temu przeprowadzono pomiary geodezyjne, które dowiodły, że właśnie to miejsce jest najniżej położonym punktem kraju (a nie –jak podają podręczniki – Raczki Elbląskie). Depresja przekracza tu dwa metry poniżej poziomu morza.

Oddajemy cumy w Osłonce i po dwóch kilometrach skręcamy lekko na południowy wschód w nurt Nogatu. Trzeba tu uważnie śledzić mapę, ponieważ wejście na Nogat łatwo przeoczyć i wówczas trafimy na Zalew Wiślany. Pomocne są czerwone pławy – skręcamy między drugą a trzecią. Nogat ma cztery śluzy. Pół godziny przed planowanym dopłynięciem do każdej z nich warto się skontaktować telefonicznie ze śluzowym i poprosić, by wrota były otwarte z naszej strony. Pozwala to zaoszczędzić sporo czasu. Płynąc Nogatem, trzymamy się środka koryta. Dzięki temu maleje ryzyko nawinięcia na śrubę roślinności wodnej. W miejscach wypłyceń są czerwone i zielone boje szlakowe. Na tym odcinku pętli należy dość często sprawdzać czystość śruby i działanie układu chłodzenia. Brzegi zwykle są gęsto porośnięte sitowiem, ale co jakiś czas pojawiają się prześwity z plażami nadającymi się do cumowania i biwakowania.

Po wpłynięciu na wody Nogatu mijamy po lewej Wyspę Nowakowską. Jej płaski obszar przecinają kanały i rowy odwadniające. Zabudowania stoją na terpach – sztucznie usypanych pagórkach. Do 2012 roku na wyspę kursował prom linowy. Jego pozostałości mijamy we wsi Kępiny Wielkie. Kawałek dalej na wschodnim brzegu jest wejście do kanału Cieplicówka, który prowadzi do Zalewu Wiślanego. Wydaje się dość szeroki, ale jest nieżeglowny. W kwietniu 2014 roku niewielki jacht żaglowy wpłynął na jego wody. Po zahaczeniu masztem o przewód linii energetycznej doszło do pożaru, w wyniku którego zginęła cała czteroosobowa załoga.

Przed nami Elbląg. Opuszczamy malowniczy Nogat i płyniemy do miasta Kanałem Jagiellońskim. Mijamy odremontowane wrota przeciwpowodziowe w Bielniku. Przejście jest dosyć wąskie, dodatkowo szlak skręca po chwili w lewo, więc używamy sygnału dźwiękowego, by uprzedzić jednostki, które mogłyby płynąć z przeciwka.

Kanał zbudowano pod koniec XV wieku. Jest drugim najstarszym w Polsce (po Kanale Dobrzyckim). Brzegi są tu dość monotonne. Liczni wędkarze uprawiają na nich

Zwieńczenie żeglugi Nogatem. Śluza Biała Góra.

Restauracja „U Flisaka" w Malborku.

Zamek w Malborku na prawym brzegu Nogatu.

Marina Park Północny (Malbork).

Czartery barek na Pętli Żuławskiej oraz w innych regionach
Polska, Francja, Holandia, Włochy, Irlandia, Niemcy
Wejdź na:
www.barki.pl
tel. (22) 446 83 80

swoje hobby, a przed dziobem rozpościera się panorama miasta. Dopływamy do rzeki Elbląg. Kawałek dalej, po obu stronach, są porty jachtowe – na wschodnim brzegu HOW Bryza, na zachodnim przystań Jachtklubu Elbląg. Przez kolejne pół godzinny mijamy zakłady przemysłowe i następne niewielkie przystanie.

Turystów zachwyca w Elblągu odnowione Stare Miasto, które bardzo okazale wygląda także od strony wody. Co warto zobaczyć? Bramę Targową z tarasem widokowym, Muzeum Archeologiczno-Historyczne, Centrum Sztuki Galeria EL oraz imponującą katedrę św. Mikołaja należącą do najwyższych budowli sakralnych w Polsce (97 metrów wysokości). Wszystkim, którzy potrzebują większej dawki ruchu, polecamy wyprawę do malowniczego Parku Leśnego Bażantarnia. Aby wyruszyć na spacer po odrestaurowanej części Elbląga, cumujemy w najbliższym sąsiedztwie katedry, przy nabrzeżu jachtowym między dwoma mostami zwodzonymi (Bulwar Zygmunta Augusta).

Z Elbląga można popłynąć nieco dalej na południe, by zobaczyć zarastające jezioro Drużno – wyjątkowy rezerwat dzikiego ptactwa i roślinności. Później wracamy na Nogat. Tuż za wrotami w Bielniku, w Kępkach, jest najniższy na Nogacie most drogowy. Jeśli na dachu kokpitu mamy rowery, należy zachować szczególną ostrożność, bo przy wyższym stanie wody prześwit ma zaledwie 3,3 metra. Kilkanaście kilometrów dalej czeka nas przeprawa przez śluzę Michałowo. Jeśli wcześniej zadzwonimy do śluzowego, powinna być otwarta. Wrota wszystkich śluz na szlaku mają dwa skrzydła, ale niewielkim jednostkom śluzowi otwierają tylko jedno. Wejście ma więc około 4,5 metra szerokości, a barka – 3 metry. Wpłynięcie wymaga więc odrobiny skupienia, szczególnie przy silniejszym wietrze od rufy.

Po pokonaniu śluzy Rakowiec docieramy do Malborka. Szlak skręca w lewo. Lewą burtą mijamy nowoczesny port Park Północny. Za mostem kolejowym wyłaniają się czerwone mury zamku. Na czas zwiedzania można stanąć pod samymi murami, obok drewnianego mostu. Jednak w sezonie letnim to stanowisko zajmuje statek pasażerski. Można też przykleić burtę do barki przy drugim brzegu, gdzie działa restauracja „U Flisaka". Serwują tam świetne ryby i mamy piękny widok na zamkowe mury.

Zwiedzanie malborskiego zamku, największej gotyckiej budowli na świecie, zajmuje kilka godzin. Później wracamy do portu Park Północny, gdzie czekają prawdziwe wygody – prysznic, toalety, prąd, można też skorzystać z plenerowej siłowni. Tuż obok są dwa miejsca, których widok uraduje najmłodszych – park linowy oraz park dinozaurów i smoków.

Za kolejną śluzą (Szonowo) zaczyna się niezwykle urokliwy fragment rzeki. Mijamy rezerwaty Parów Węgry i Las Mątawski. Spotykamy rzadkie gatunki ptaków, sarny, dziki i lisy. Ten odcinek na długo pozostaje w pamięci.

Zwieńczenie żeglugi Nogatem to niezwykły widok imponującej zabytkowej śluzy Biała Góra. Stajemy w nowym porcie. Przed II wojną światową w Białej Górze łączyły się trzy granice: Polski, Prus Wschodnich ▶

Śluza Gdańska Głowa łączy Wisłę (u góry zdjęcia) ze Szkarpawą. Fot. Daniel Domagalski

Marina Błotnik w odnodze Martwej Wisły – 2,5 km na południe od śluzy Przegalina.

Most w Tczewie z neogotyckimi wieżami. Kiedyś był najdłuższy w Europie.

Dopłynęliśmy do Gdańska. Znów przydadzą się rowery, które mamy na osłonie kokpitu.

i Wolnego Miasta Gdańska. Z mostu nad śluzą podziwiamy majestatyczne wody Wisły. Mając na pokładzie rowery, można rozważyć wycieczkę do Sztumu, gdzie znajduje się częściowo zachowany zamek krzyżacki.

Wpływamy na Wisłę. To kawał rzeki, na pokładzie od razu odczuwamy jej wielkość. Do 928 kilometra płyniemy według znaków brzegowych – kwadratów zielonych (lewy brzeg) i czerwonych (prawy brzeg) oraz żółtych krzyży i iksów sygnalizujących konieczność przepłynięcia pod przeciwny brzeg. Wisłą płyniemy aż 50 kilometrów, ale to bardzo szybka żegluga z prądem. Należy zachować ostrożność i płynąć w bezpiecznej odległości od brzegu, aby uniknąć uderzenia w jedną z ukrytych pod wodą ostróg regulacyjnych (ze względów bezpieczeństwa nie cumujemy na dziko).

Na lewym brzegu wyłaniają się powoli zabudowania Tczewa. W mieście mamy pomosty cumownicze i przystań jachtową z restauracją i kawiarnią, gdzie przy filiżance espresso można podziwiać dwa stalowe mosty tczewskie. Pierwszy oddano w 1857 roku – był wtedy najdłuższym w Europie. Jego filary ozdobiono neogotyckimi wieżami, a przyczółków strzegły zdobione bramy. Warto też zajrzeć do średniowiecznych świątyń: fary i kościoła podominikańskiego oraz do pierwszego w Polsce Muzeum Wisły.

Wracamy na rzekę – 20 km za Tczewem, przy moście w Kiezmarku, kończą się znaki brzegowe i można płynąć praktycznie całą szerokością rzeki. Powoli zbliżamy się do śluzy Gdańska Głowa prowadzącej na Szkarpawę, ale my płyniemy dalej, do śluzy Przegalina. Stąd wyruszamy Martwą Wisłą na zachód, w kierunku Gdańska (uwaga, większość tego fragmentu szlaku należy do wewnętrznych wód morskich i jest zarezerwowana dla posiadaczy patentów motorowodnego lub żeglarskiego). Śluza Przegalina (południowa) różni się od poprzednich. Jest zautomatyzowana i o wiele większa – komora ma aż 188 metrów długości. Przed jej wybudowaniem używano śluzy północnej – dziś jest zabytkiem odgrodzonym od Wisły wałem.

Płyniemy Martwą Wisłą. Mijamy jej południową odnogę, na której końcu powstała duża przystań w Błotniku. Na dziewiątym kilometrze docieramy do mostu pontonowego w Sobieszewie (dalej prowadzenie łodzi bez patentu jest zabronione). Oczekując na otwarcie mostu, potwierdzamy obsłudze chęć przepłynięcia sygnałem dźwiękowym lub telefonicznie. Za mostem mamy sporo miejsc postojowych: Wiślinka na lewym brzegu oraz przystanie jachtowe w Górkach Zachodnich na Wiśle Śmiałej (NCŻ, Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Neptun). W 1840 roku spiętrzone lodem wody Wisły przerwały pas nadmorskich wydm tworząc nowe ujście do Zatoki Gdańskiej. Tak właśnie powstała Wisła Śmiała.

Płyniemy dalej w kierunku Gdańska. Mijamy rafinerię Lotos i kolejne przystanie. Przepływamy pod imponującym podwieszanym mostem Jana Pawła II, pod mostem kolejowym i Mostem Siennickim. Kadłuby mijanych statków są coraz większe, część z nich jest remontowana lub dopiero powstaje. Widać już Stare Miasto. Jesteśmy przy Polskim Haku (lewy brzeg), gdzie do Martwej Wisły wpada Motława. Skręcamy w lewo. Można zacumować w nowej przystani Sienna Grobla lub zawinąć do Mariny Gdańsk. Po drodze tankujemy paliwo w stacji na prawym brzegu. Na zakończenie

Żuławska kolejka na moście w Rybinie.

Śluza Szonowo na południe od Malborka.

wizyty w centrum miasta można poświęcić dwie godziny, by odbyć rejs do Twierdzy Wisłoujście i na Westerplatte.

Po powrocie na Wisłę płyniemy kilka kilometrów w górę rzeki. Mała prędkość i wysokie obroty silnika ukazują siłę jej nurtu. Odbijamy w lewo i wpływamy na Szkarpawę – do awanportu śluzy Gdańska Głowa. Dawniej była tu twierdza, o którą przez dziesiątki lat toczono walki – kto był panem tego miejsca, kontrolował najważniejszą drogę handlową z Królestwa Polskiego na Bałtyk. Twierdzę zlikwidowano w XVII wieku, a jej nazwę odziedziczyła śluza.

Docieramy do mostu zwodzonego (zamknięty ma 2,7 metra wysokości i łódź powinna się pod nim zmieścić). Przed i za mostem są pomosty. Na lewym brzegu leży Drewnica, na prawym – Żuławki. Największą atrakcją Drewnicy liczącej prawie 700 lat jest wiatrak koźlak z 1718 roku. Na początku XIX wieku było na Żuławach kilkaset takich wiatraków. Odwadniały urodzajne tereny położone poniżej poziomu morza. Z czasem wiatraki zastąpiono pompami parowymi.

Za mostem mijamy przystań w Żuławkach. Po kilku kilometrach żeglugi spokojnymi wodami Szkarpawy docieramy do Rybiny i zamykamy pętlę. Załogi, które nie gościły w Gdańsku, mogą znaleźć czas, by popłynąć Wisłą Królewiecką do Sztutowa. Czeka tam Marina Baltica. Można też stanąć przy pomostach obok mostu zwodzonego, który wykorzystano jako scenerię w jednym z odcinków „Czterech pancernych". W Sztutowie warto zwiedzić muzeum byłego obozu koncentracyjnego Stutthof i wybrać się na plażę.

Kolejny most nad Szkarpawą.

River Cruiser 39 to wydłużona wersja Vistuli Cruiser 30. Ma 10 miejsc do spania i dużą platformę rufową.

Wystarczy tygodniowy rejs czarterowy, by się przekonać, że Pętla Żuławska jest jednym z najlepiej przygotowanych do turystyki wodnej polskich szlaków. Jej popularność szybko rośnie, także wśród turystów zagranicznych.

Łukasz Żylik

INFORMATOR CZARTEROWY

Kiedy rezerwować łódź? Im wcześniej, tym lepiej, szczególnie jeśli myślimy o letnich wakacjach. Wybór jachtów jest większy, można też upolować ofertę first minute.

Kiedy w rejs? Najlepiej wybrać czerwiec – dzień jest długi, a na szlaku i w portach nie ma tłoku. Temperatura wody pozwala na kąpiele, a roślinność wodna nie jest jeszcze mocno rozwinięta. No i ceny czarterów są w czerwcu niższe niż w lipcu i sierpniu. Kąpiele na szlaku są możliwe na rzekach Szkarpawa i Nogat.

Ile za tygodniowy czarter? W maju za najmniejszą barkę zapłacimy około 2000 zł. W czerwcu – 2500 zł. Natomiast w lipcu i sierpniu – od 3000 zł do 3500 zł. Ceny większych barek to odpowiednio 3500 zł, 4500 zł i 6000 zł. Za paliwo, śluzowania i porty zapłacimy od 600 zł do 800 zł.

Najpopularniejsze jednostki. Weekend 820 – popularna ekonomiczna łódź o długości 8,2 metra. Może na niej nocować nawet siedem osób (wnętrze nie jest podzielone na kabiny). Vistula Cruiser 30 dla siedmiu osób ma dwie dwuosobowe kabiny i miejsce do spania w mesie. To konstrukcja solidna, sprawdzona, bezpieczna i łatwa w manewrowaniu. Ma bardzo przestronny kokpit. Może mieć silnik przyczepny lub stacjonarny. River Cruiser 39 to wydłużona wersja Vistuli Cruiser 30. Ma aż 10 miejsc do spania.

Najlepsza impreza muzyczna dla żeglarzy w roku
Białystok, 15–16 kwietnia
Biuro Festiwalu:
Tel. 608 410 553
KOPYŚĆ 2016
XXXII FESTIWAL PIOSENKI ŻEGLARSKIEJ
Rezerwacja biletów: kopysc@gmail.com www.kopysc.bialystok.pl
Honorowy Patronat Prezydenta Miasta Białegostoku
wschodzący Białystok
Zadanie dofinansowane ze środków z budżetu Miasta Białegostoku
Enea
SAV
DIPOL
TELEKOMUNIKACJA Podlasie
WIATR magazyn dla żeglarzy

25 lat The Bumpers na festiwalu „Kopyść”

W połowie kwietnia zapraszamy do białostockiego kina „Forum” na 32. edycję Festiwalu Piosenki Żeglarskiej „Kopyść”. To jeden z najbardziej lubianych festiwali.

Niepowtarzalne połączenie gościnności i otwartości z energią piosenek żeglarskich. W mojej pamięci na zawsze pozostanie zaangażowanie i serce organizatorów – napisał Mirek Kowalewski. „Jestem pełen podziwu dla osób, którym przez lata udało się zachować formułę wydarzenia i połączyć wysoki poziom artystyczny z towarzyskim spotkaniem o rodzinnym charakterze. Niezwykła jest też kopyściowa publiczność: zasłuchana, skupiona, energetyczna i spontaniczna” – zachwala Grzegorz Tyszkiewicz. „Białostocka publiczność, która od dawna zna i rozumie muzykę morza, nie kupuje amatorszczyzny. Poza tym jest niewiarygodnie ciepła. Jej radosna energia udziela się artystom i spotęgowana wraca wtedy ze sceny” – dodaje Paweł Jędrzejko (zespół Banana Boat).

W tym roku na festiwalu „Kopyść” będziemy świętować 25-lecie zespołu The Bumpers. Z Albertem Żukowskim rozmawia Mariusz Bartosik.

Mariusz Bartosik: Jesteście już 25 lat na scenie. Jakie były początki?

Albert Żukowski: Sięgają późnych lat osiemdziesiątych. W ramach żeglarskiej drużyny harcerskiej Błękitna Dziewiątka założyliśmy zespół Odbijacze. Wykonywaliśmy szanty i pieśni morskie a capella. Wystąpiliśmy na kilku festiwalach żeglarskich, między innymi w rodzinnym Białymstoku na „Kopyści”. Z czasem w zespole pojawiły się pierwsze instrumenty. W 1991 roku zmieniliśmy nazwę na The Bumpers, do zespołu dołączyli obecnie grający muzycy, a śpiew a capella został powoli wyparty przez muzykę o korzeniach irlandzkich. Inspiracje muzyką żeglarską jednak pozostały i pobrzmiewają w naszych utworach do dziś.

Wasza muzyka nie jest klasycznym folkiem, skąd czerpaliście wzorce?

Gdy zaczynaliśmy, na festiwalach grywali Smugglers, Krewni i Znajomi Królika czy Szela. Ich granie bardzo nam się podobało, więc ruszyliśmy tą drogą.

Zaczynaliście od folku celtyckiego. Ale to nie jedyna sfera waszych zainteresowań...

Początkowo wykonywaliśmy covery zespołów The Pogues i The Waterboys, z czasem zaczęliśmy sięgać po tradycyjne piosenki irlandzkie, ukraińskie i polskie, aranżując je we własny rockowy sposób. Wzorem był dla nas między innymi zespół Szela, którego muzykę bardzo ceniliśmy.

Grywaliście na wielu festiwalach.

W latach 90. były to zarówno festiwale studenckie (Bazuna), jak i szantowe (Shanties) czy folkowe (Folk Fiesta). Zdobyliśmy wyróżnienie na I Festiwalu Muzyki Ludowej Nowa Tradycja, zagraliśmy na Woodstock w Kostrzynie nad Odrą, na festiwalach muzyki folkowej w Vancouver i Mission w Kanadzie, a także na festiwalu ludowym w Neustadt w Niemczech. To było dla nas wielkie przeżycie. Graliśmy wspólne koncerty z takimi zespołami, jak The Dubliners, The Fairport Convention, The Ukrainians i Geraldine McGowan.

A co na 25-lecie w Białymstoku?

W ostatnich latach występowaliśmy rzadko, ale sześć miesięcy temu wznowiliśmy próby i naładowani nową mocą wracamy z koncertami. Zapraszamy na jubileuszowy koncert na 32. Festiwalu Piosenki Żeglarskiej „Kopyść”. Niech sala kina „Forum” i kuluary zapełnią się żeglarzami i wielbicielami muzyki żeglarskiej, folkowej i irlandzkiej. Do zobaczenia!

Rozmawiał Mariusz Bartosik

Zespół The Bumpers na białostockiej scenie. Fot. Sebastian Kossakowski

PROGRAM FESTIWALU „KOPYŚĆ” 2016

15 kwietnia, godz. 19.00. Koncert „Powiew Irlandii”. W programie występ zespołów konkursowych i jubileusz zespołu The Bumpers. Wystąpią: The Bumpers, Grzegorz Tyszkiewicz, Beata Bartelik, Formacja, Waldemar Mieczkowski, Prawy Ostry.

16 kwietnia, godz 15.30. Koncert „Wiatr na wantach gra”. Wystąpią: Andrzej Korycki i Dominika Żukowska, Flash Creep, Marek Szurawski, Ryczące Dwudziestki, Formacja.

16 kwietnia, godz. 20.00. Koncert „Żeglujże żeglarzu”. Wystąpią: Mechanicy Shanty, Cztery Refy, Banana Boat, The Nierobbers, Goose Bumps.

Zwiedzający targi Wiatr i Woda mogli spotkać mistrzów z kadry oraz młodych zawodników wkraczających do regatowego świata. Fot. Robert Hajduk

Energa Sailing na targowej scenie

Prezentacja mistrzów z kadry olimpijskiej oraz młodych talentów z klas Optimist i 420 – tak podczas warszawskich targów Wiatr i Woda oficjalnie rozpoczął czwarty sezon program Energa Sailing. Goście zwiedzający wystawę mogli spotkać między innymi Piotra Myszkę, Przemysława Miarczyńskiego, Pawła Tarnowskiego, Radosława Furmańskiego, Maję Dziarnowską i Agatę Barwińską. W targowej prezentacji udział wzięli także Tomasz Chamera, wiceprezes PZŻ, oraz Maciej Ruwiński, koordynator programu Energa Sailing Grupy Energa.

– Ten sezon jest dla nas szczególnie ważny, zarówno jako zawodników z kadry, jak i patronów programu Energa Sailing – mówił Piotr Myszka, mistrz świata w klasie RS:X. – Przygotowując się do startu na igrzyskach i rywalizując na międzynarodowych zawodach, jesteśmy świadomi, że zarówno podejściem do treningów, wynikami sportowymi, jak i swoją postawą dajemy przykład tym, którzy dopiero zaczynają przygodę z żeglarstwem. Chcemy pokazywać, że ten sport to wielka frajda, niesamowita przygoda, a dla najbardziej utalentowanych i wytrwałych – szansa na odniesienie sukcesu. Liczymy, że dzięki takim inicjatywom żeglarstwo będzie w Polsce coraz popularniejsze, a nasz prymat w światowej stawce zostanie utrzymany.

– Liczymy też, że dzięki programowi oraz jego patronom zarazimy sportową pasją wielu młodych ludzi – dodał Maciej Ruwiński. – Być może niektórzy z nich pójdą w ślady Miarczyńskiego, Białeckiej i Myszki. Jednak niezależnie od tego, ile dzieci będzie kontynuować pływanie i rozpocznie profesjonalną karierę, Grupa Energa nadal będzie popularyzować żeglarstwo i zachęcać do jego uprawiania, bo to klucz do poznania sił przyrody, rozwoju fizycznego i kształtowania charakterów.

Przemysław Miarczyński i Piotr Myszka. Fot. Robert Hajduk

Program, w którym udział weźmie niemal tysiąc dzieci, podzielony jest na dwa etapy. Do końca kwietnia trwa nauka teoretycznych podstaw żeglowania, zasad zachowania nad wodą, zdrowego stylu życia, dzieci mają też zajęcia ogólnorozwojowe. Natomiast w maju rozpoczną się treningi na wodzie – uczestnicy postawią pierwsze kroki na optimistach i deskach windsurfingowych. Zajęcia na wodzie potrwają do jesieni. W wakacje dzieci będą mogły wziąć udział w żeglarskich półkoloniach. Program zakończą listopadowe otwarte lekcje w szkołach podstawowych w całym kraju. Weźmie w nich udział około 13 tys. dzieci.

W tym roku patronami programu Energa Sailing zostali: Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska (Szczecin), Małgorzata Białecka (Warszawa), Przemysław Miarczyński (Gdynia), Tomasz Januszewski i Jacek Nowak (Olsztyn), Kacper Ziemiński (Poznań), Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński (Kraków) oraz Agata Barwińska (Wrocław). Patronami w windsurfingu są Piotr Myszka (Gdańsk) Małgorzata Białecka (Warszawa), Maja Dziarnowska (Kalisz) i Paweł Tarnowski (Sopot).

reklama

Złoto Gosi Białeckiej i Piotra Myszki

W jakiej dyscyplinie olimpijskiej Polacy zdobywają dwa złote medale na jednych mistrzostwach świata – w konkurencji pań i panów? Takie rzeczy tylko w windsurfingu!

FOT. TIIT AUNASTTE/ WWW.A4.EE (2)

Laury dla mistrzów. Piotr i Gosia z medalami.

Piotr Myszka mknie do mety.

Małgorzata Białecka i Piotr Myszka, nasi reprezentanci na tegoroczne igrzyska w Rio de Janeiro, pod koniec lutego zdobyli w Izraelu tytuły mistrzów świata w klasie RS:X. Tym samym potwierdzili, że nominacje olimpijskie trafiły w dobre ręce. Podczas uroczystej ceremonii zwycięzców dwukrotnie odegrano i odśpiewano polski hymn oraz odpalono sztuczne ognie. Cała polska ekipa była w siódmym niebie. Piotr Myszka był w tych zawodach bezkonkurencyjny, wywalczył swoje drugie w karierze złoto mistrzostw świata, i to w dodatku na dzień przed wyścigiem medalowym. – Nie przypominam sobie, by ktoś wygrał mistrzostwa świata z taką przewagą – powiedział po powrocie do kraju trener Cezariusz Piórczyk. W decydującym dniu zawodów „Myszek" żeglował z doskonałą prędkością, często rywale mieli trudności, by mu dotrzymać kroku. Zajął trzecie miejsce, później wygrał, a w następnym biegu był drugi. Nad kolejnym zawodnikiem miał 22 punkty przewagi i mógł już świętować tytuł mistrza.

„Udowodniłem, że dobrą i równą żeglugą można pokonać największych rywali. Jestem bardzo szczęśliwy. Teraz będę mógł z większą swobodą przygotowywać się do regat olimpijskich" – powiedział Piotr. Drugie i trzecie miejsce zajęli Holendrzy – Dorian Van Rijsselberge i Kiran Badloe. Paweł Tarnowski, ubiegłoroczny mistrz Europy, był ósmy. Kończył zawody z niedosytem, bo jeszcze przed wyścigiem medalowym miał szansę na podium. Niestety zajął w nim ostatnią pozycję. „W słabym wietrze popełniłem błędy taktyczne. Dostałem w Izraelu lekcję, ale wierzę, że ta nauczka przyda mi się w przyszłości" – powiedział Paweł Tarnowski.

Przemysław Miarczyński ukończył mistrzostwa na 23. pozycji, a Radosław Furmański, kończąc regaty na 25. miejscu, wywalczył brązowy medal w kategorii U21 (czwarte miejsce w tej grupie także dla Polaka – Macieja Kluszczyńskiego).

Gosia Białecka pokonała utytułowaną Brytyjkę Bryony Shaw i Holenderkę Lilian de Geus. „Trudno jest mi pojąć, że naprawdę jestem mistrzynią świata! Wiadomo, że dla nas najważniejszy jest start w regatach olimpijskich, ale takie zwycięstwo uskrzydla. Teraz czuję się po prostu pewniej. Złoty medal dedykuję trenerom i wszystkim zawodnikom z teamu RS:X – bez was to by się na pewno nie udało" – mówiła Gosia krótko po zakończeniu zawodów. W poprzednim sezonie wywalczyła wicemistrzostwo Europy, za co otrzymała nominację w plebiscycie Żeglarz Roku 2015 Magazynu „Wiatr".

Wysoką czwartą lokatę zajęła Zofia Klepacka (straciła brąz w wyścigu medalowym), a Kamila Smektała była dziewiąta. Po powrocie do kraju nasi medaliści stali się na chwilę czołowymi postaciami w polskim sporcie. Ich sukces zauważyły także władze państwa – członkowie teamu spotkali się z prezydentem Andrzejem Dudą i zjedli w jego towarzystwie uroczyste śniadanie.

FOT. TIIT AUNASTTE/ WWW.A4.EE (2)

Gosia Białecka. Niech ten uśmiech będzie z nią także w Rio de Janeiro.

Piotr Myszka zdobył drugie złoto MŚ. Teraz czekamy na udany start na igrzyskach.

Modele z serii Travel przeznaczone są do łodzi o masie do 1,5 tony.

Moc jest w Torqeedo

Na sezon 2016 przygotowano nowe modele niemieckich elektrycznych silników zaburtowych Torqeedo. Który wybrać do naszej łodzi?

Motorówki i jachty o masie do 10 ton

Przebojem będzie debiutujący na wiosnę flagowy silnik z linii Cruise, czyli rewolucyjny Cruise 10.0 R z trymem, przeznaczony do łodzi żaglowych i motorowych o masie do 10 ton. Motor z elektroniczną manetką oferowany jest w trzech wersjach: Short, Long i Extra Long. To solidny i duży silnik elektryczny o mocy 10 kW, porównywalnej z mocą motorów spalinowych 20 KM. Elektrycznie podnoszony Cruise 10.0 R ma lekką aluminiową obudowę i jest wodoodporny (klasa wodoszczelności IP 67). Poza tym jest przystosowany do pracy w słonej wodzie.

Wewnątrz silnika wbudowano komputer pokładowy. Elektroniczna manetka ma wyświetlacz informujący o prędkości łodzi, poborze mocy, czasie żeglugi i zasięgu. Zestaw wyposażono w komplet kabli o długości 4,5 metra oraz nową śrubę pięciołopatową o dużej sprawności. Modele z najdłuższą kolumną wału XL (63,9 cm) ważą 49,4 kg. Egzemplarze ze średnią kolumną L (51,2 cm) ważą 48,5 kg. Natomiast silniki z najkrótszą kolumną S (38,5 cm) ważą 47,2 kg. Gdy płyniemy z prędkością 4,2 węzła, silnik Cruise 10.0 R pozwoli nam pokonać nawet 35 mil morskich, a czas podróży wyniesie około ośmiu godzin.

Przebój sezonu. Cruise 10.0 R z trymem.

Oczywiście podstawą systemu napędowego jest bateria Power 26-104. To unikatowe nowoczesne źródło prądu. Zabezpieczona elektronicznie wodoodporna bateria o napięciu 25,9 wolta i pojemności 2685 Wh waży zaledwie 24 kg (jest około 70 proc. lżejsza od baterii żelowych i AGM). Żywotność baterii wynosi 10 lat (bez dużych strat). Wytrzymuje głębokie rozładowanie, jest zabezpieczona przed błędnym podłączeniem biegunów, przeładowaniem i przegrzaniem. Poza tym może pracować w niskich temperaturach. W temperaturze 25 stopni Celsjusza gwarantuje około 800 cykli ładowania. Czas ładowania wynosi od 3 do 14 godzin (w zależności od rodzaju stosowanej ładowarki Torqeedo). Wszystkie baterie Torqeedo zostały tak zaprojektowane, by nie ulegały uszkodzeniom przy zanurzeniu do głębokości metra przez 30 minut (obudowę wykonano w klasie wodoodporności IP 67). Dużą pojemność i moc baterii gwarantują bezpieczne ogniwa Li-NMC produkowane w Japonii. Każde z nich ma trzy zintegrowane mechanizmy zabezpieczenia. Akumulatory posiadają także system informacji i elektronicznej identyfikacji, gniazda wymiany danych (na przykład z komputerem silnika Cruise), czujnik wody (bateria wie, kiedy została zanurzona i automatycznie odłącza napięcie na biegunach) oraz izolację biegunów.

Serce napędu, czyli bateria Power 26-104.

Łodzie wędkarskie, małe jachty i pontony

Modele z serii Travel przeznaczone są do łodzi o masie do 1,5 tony. Silnik bez problemów schowamy pod pokładem. Bardzo prosta jest także instalacja. Model Travel 1003 (w wersji L, czyli z długą kolumną wału) o mocy 1 kW (odpowiednik mocy 3 KM) to doskonały, lekki i mocny silnik z baterią wpinaną w górny korpus. Bateria waży 4,9 kg, a cały silnik – tylko 14 kg. Producent proponuje nową supermocną baterię do tego modelu o wyjątkowo dużej pojemności 915 Wh. Podczas spokojnej rekreacyjnej żeglugi z prędkością dwóch węzłów, czyli 3,7 km/h, łódź pokona około 20 mil morskich (37 km) i będzie mogła podróżować ponad 10 godzin. Z pełną mocą można płynąć około godziny. Baterię ładujemy za pomocą małej ładowarki dostarczanej razem z silnikiem. Możemy też skorzystać z panelu solarnego Sunfold 50 (nowość!) wpinanego bezpośrednio do baterii 915 Wh.

Śruby montowane pod kadłubami

Torqeedo wprowadza też serię Cruise Fixed Pod. To silniki przeznaczone do łodzi i jachtów żaglowych oraz do niektórych jednostek wypornościowych. Śruby w tych modelach montowane są pod kadłubami. Silniki doskonale współpracują z bateriami Power 26-104. Urządzenia są wodoodporne, nie korodują i są przystosowane do pracy w słonej wodzie. Mają komputery pokładowe z odbiornikiem GPS oraz elektroniczne manetki z wyświetlaczami informującymi o prędkości łodzi, poborze mocy, czasie żeglugi i zasięgu. Silnik Torqeedo Cruise 2.0 FP o mocy 2 kW z powodzeniem zastąpi motor spalinowy o mocy 5 KM i posłuży do napędu jednostki o masie do trzech ton. Model Cruise 4.0 FP o mocy 4 kW odpowiada silnikowi spalinowemu o mocy 8 KM i może być wykorzystywany do napędu jachtu o masie do czterech ton. Natomiast moc najmocniejszego w tej grupie silnika Cruise 10.0 FP jest porównywalna z mocą motorów spalinowych 20 KM. Producent poleca tę jednostkę armatorom łodzi żaglowych i motorowych o masie do 10 ton. Napięcie pracy w modelu 2.0 FP wynosi 24 wolty, natomiast w dwóch pozostałych – 48 woltów. Maksymalne obroty wynoszą od 1300 rpm w modelach 2.0 FP i 4.0 FP do 1400 rpm w silniku 10.0 FP.

Importer:
PRO FISHING AND SPORT
01-445 Warszawa, ul. Ciołka 35, pawilon 85
(22) 827 32 20, kom. 601 27 98 05
e-mail: profishing@profishing.com.pl
www.profishing.com.pl

Powiew luksusu z Włoch

Ferretti 450 to najmniejszy model tej marki.

Imponująca rufa z dużą platformą.

Pokład flybridge – miejsce na słoneczną imprezę.

Sypialnia. Czy na pewno budzę się na jachcie?

Do Polski wracają luksusowe jachty grupy Ferretti (marki Ferretti Yachts i Pershing). Stało się to za sprawą firmy Super Yachts, która jest kolejnym przedsięwzięciem firmowanym przez Przemysława Tarnackiego. To doskonały moment, by rozpocząć promocję tych marek w Polsce, gdyż stocznia wprowadza na rynek najnowszy model Ferretti 450. Premierę tej jednostki zaplanowano na wrzesień (targi w Cannes).

Ferretti 450 to najmniejszy model tej marki – dla wielu armatorów może być więc początkiem przygody z włoskimi jachtami. Tak jak wszystkie pozostałe jachty Ferretti, 450 została zaprojektowana jako jednostka z górnym pokładem (flybridge). Wewnątrz znajdą się dwie lub trzy kabiny. W wersji standardowej przewidziano dwie dwuosobowe kabiny mieszkalne – jedną na śródokręciu, drugą w części dziobowej. Obie z toaletą i osobną kabiną prysznicową. Przy czym toaleta kabiny dziobowej będzie dostępna także dla pozostałych osób goszczących na pokładzie.

Duże okna zapewnią doświetlenie naturalnym światłem. Okna w kabinie armatorskiej zaprojektowano tuż ponad poziomem linii wodnej, co gwarantuje ciekawe widoki. Na pokładzie mieszkalnym będzie pomieszczenie na pralkę i suszarkę, które może być także dodatkowym schowkiem lub spiżarnią. W modelach z trzema kabinami, kabina armatorska jest taka sama, natomiast dziobowa traci trochę przestrzeni na rzecz trzeciej wyposażonej w dwa piętrowe łóżka oraz szafę.

Kambuz znajduje się na głównym pokładzie, między salonem a kokpitem. Taka lokalizacja zapewnia łatwy dostęp do kuchni zarówno z jadalni w salonie, jak i z kokpitu. Wejście na górny pokład jest z lewej strony. Znajdziecie tam jadalnię z sofą, szerokie łóżko w przedniej części pokładu oraz dodatkowy aneks kuchenny ze zlewozmywakiem, lodówką i grillem. Po lewej stronie jest dodatkowe stanowisko sterowania.

Łódź Ferretti 450 będzie napędzana dwoma zestawami silników Cummins: 2 x QSB 6.7 o mocy 425 KM lub 2 x QSB 6.7 o mocy 480 KM. W pierwszym wypadku przewidywana maksymalna prędkość jachtu to 30 węzłów, w drugim – 31,5 węzła.

Prace nad modelem trwają w nowym, otwartym w tym roku, zakładzie produkcyjnym w miejscowości Forli, leżącej 30 km od włoskiego wybrzeża Adriatyku. Pierwsza jednostka ma być zwodowana latem i zaprezentowana klientom stoczni jeszcze przed targami w Cannes.

Budowa nowego Ferretti 450 to nie jedyna dobra informacja dla polskich armatorów. Także stocznia Pershing, której przedstawicielem jest spółka Super Yachts, pracuje nad nowym rewolucyjnym modelem jachtu. Pershing 5x Project będzie pierwszą konstrukcją tej marki dostępną z napędem IPS Volvo Penta. Premiera jeszcze w tym roku.

Arek Rejs

FOT. FERRETTI YACHTS (4)

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, 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.

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

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

Vulcan

Chartplotters

Stworzone dla Żeglarzy

- 7 & 5" żeglarskie chartplotter'y z ekranem multi-touch
- Nagradzane funkcje żeglarskie - SailSteer™ & ForwardScan
- Najszersza oferta kartografii
- Wbudowany moduł Wi-Fi do połączenia z GoFree™
- Sterowanie autopilotem z poziomu chartplotter'a
- Duże cyfry wyświetlacza wskaźników

Chartplotter

Wyświetlacz wskaźników

Funkcje żeglarskie

B&G 60TH ANNIVERSARY

www.bandg.com

PARKER POLAND

Parker Poland Sp. z o.o.
e-mail: parker@parker.com.pl
http://www.parker.com.pl

B&G
Pasja żeglowania

BGO395(ENG)11-15

WSZYSTKO W JEGO MOCY

VOLVO XC90 T8

MADE BY SWEDEN

Odkryj moc i inteligencję VOLVO XC90 T8 – pierwszego na świecie 7-osobowego SUV-a z napędem hybrydowym.

Technologia Twin Engine to połączenie silnika benzynowego o mocy 320 KM oraz silnika elektrycznego o mocy 87 KM, które pozwoli Ci cieszyć się z doskonałych osiągów, niskiego zużycia paliwa i najniższej w swojej klasie emisji spalin.

Przekonaj się, że przyspieszenie do 100 km/h w 5,6 s oraz ekologiczna jazda w trybie elektrycznym mogą iść w parze.

Volvo XC90 już od 2154 zł netto/mc.

W zależności od wersji silnika zużycie paliwa w cyklu mieszanym wynosi od 2,1 do 8,0 l/100 km, emisja CO_2 od 49 do 186 g/km.
Informacje o działaniach dotyczących odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji na: www.volvocars.pl